Soehlo

Mer E
185 cm
/3,1

9. 4L.

<36619136520019

<36619136520019

Bayer. Staatsbibliothek

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS.

Darstellung

des

Seerechts

nach

gemeinem und Hamburgischem Rechte

und nach

den Gesetzen

der vorzüglichsten handelnden Staaten

Europa's und America's.

Von

Meno Pöhls.

A. M. et J. U. D.

Erster Theil.

Hamburg,

bei Hoffmann und Campe.

1830.

Darstellung

des

gemeinen Deutschen

und des

Hamburgischen

Handelsrechts

für

Juristen und Kaufleute.

Von

Meno Pöhls.

A. M. et J. U. D.

Dritter Band.

Seerecht.

Erster Theil.

Hamburg,

bei Hoffmann und Campe.

1830.

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS.

Bayerische
Staatsbibliothek
MÜNCHEN

Vorrede.

Mit diesem dritten und vorletzten Bande übergebe ich dem Publicum das Seerecht. Es erscheint etwas später, als es nach meiner Zusicherung in der Vorrede zum zweyten Bande gemußt hätte; indessen werden selbst die Subscribenten darüber mit mir nicht rechten, da die Verzögerung allein durch das Streben nach möglichst größter Vollständigkeit veranlaßt wurde, welches es nicht nur nothwendig machte, daß ich in manche Länder, und zwar, da die Antworten nicht immer sogleich genügten, zum Theil mehrere Male, schreiben oder schreiben lassen mußte, sondern natürlich auch forderte, daß ich die erhaltene Auskunft gehörig benutzte, was, bey der Menge von Sprachen, in denen ich arbeiten mußte, und von denen einige, wie die Portugiesische, Schwedische und Dänische, die mir nicht sogleich so geläufig waren, daß ich mir darin trauen durfte, auch noch einer Vorbereitung bedurften, nothwendig bedeutend aufhalten mußte. Dagegen ist jetzt das Manuscript des ganzen Bandes vollendet und geordnet, und es kann, so viel an mir liegt, rasch mit dem Drucke fortgeschritten werden.

Der Plan nach dem das Seerecht bearbeitet ist, ist im wesentlichen derjenige, der dem Wechselrechte zum Grunde liegt, und auch meine Gründe für diese Art der Bearbeitung sind dieselben. Nur ein wesentlicher Unterschied tritt hier ein. Ich

bin nämlich zwar der Meinung, daß ein großer Theil derjenigen Rechtsnormen, die für das Seerecht existiren, eben so, wie bey dem Wechselrechte, auf Rechtsgebräuchen beruhe; aber, während bey dem Wechselrechte uns nur wenig aufbehalten ist, woraus wir eine Anleitung hernehmen könnten, um auf den Ursprung der einzelen Rechtssätze zurückzugehen, geben uns im Seerechte häufigere Denkmäler der früheren Zeit dazu Gelegenheit. Diese nun durften bey der Darstellung des Seerechtes um so weniger unbenutzt bleiben, als gerade aus ihnen manche, den sonstigen Rechtsbegriffen gerade entgegenlaufende, Gewohnheit erläutert werden muß. Dabey ist es ganz unverkennbar, wie gerade diese alten Rechtsbücher den späteren Seegesetzen, das Consulat mehr den südlichen, das Wisburysche, Hanseatische, und die alten Holländischen Quellen mehr den nördlichen zum Grunde liegen. Was dabey die innere Oeconomie der Darstellung betrifft, so glaube ich, rechtfertigt sich diese leicht. Da ich nämlich die Particularrechte besonders vortrug, so mußte ich für die allgemeine Theorie alle diejenigen Rechts- und Gesetzbücher benutzen, die nicht gerade mehr als geltende Rechtsquellen angesehen werden können, wodurch auf jeden Fall das ganze vollständiger wurde, als wenn ich mich dabey auf diejenigen Seerechte beschränkt hätte, die man (wenn man über die Existenz eines gemeinen Seerechts einig ist, vgl. S. 6.), in einem engeren Sinne als die Quellen des gemeinen Seerechtes betrachten kann, oder wenn ich das Alter der einzelen Quellen hätte entscheiden lassen. Danach wird es gewiß nicht auffallen, wenn z. B. das Preußische Seerecht von 1727, das Placat Philipps II. von 1563, die ordonnance de la marine von 1681 u. a. für das gemeine Recht benutzt sind, während dieß mit anderen, zum Theil

älteren, wie dem Hamburgischen von 1603, dem Schwedischen von 1667, dem Dänischen von 1683 nicht geschehen ist.

Uebrigens glaube ich, daß ich behaupten kann, sowohl was die Zahl der benutzten Quellen, als auch was deren Inhalt betrifft, sehr vollständig zu seyn. Wenn das Seerecht der vereinigten Staaten von Amerika hin und wieder etwas fragmentarisch erscheint, so liegt die Schuld nicht an mir, sondern an der Gestaltung des Rechts in diesem Lande. Der bey weitem größte Theil des Rechts beruht nämlich hier, gerade so wie in England, allein auf der Autorität gerichtlicher Entscheidungen, und es leuchtet ein, daß die Zahl derselben in einem jungen Staate nicht so groß seyn kann, wie die, welche England aufzuweisen hat. Doch hat auch die Gesetzgebung Nordamerikas manches schätzbare zu Tage gefördert, was wohl der Berücksichtigung werth war. Vollends dürftig ist das Brasilianische Recht. Die voluminösen Gesetzsammlungen, die mir zu Gebote standen, und an deren Vollständigkeit um so weniger zu zweifeln ist, als sie gewisser Maßen auf diplomatischem Wege nach Hamburg gekommen sind *), enthalten kaum einige einzele Bestimmungen, die in das Seerecht einschlagen. Diese habe ich benutzt, und man wird den Inhalt derselben am gehörigen Orte finden. — Für das Russische Seerecht habe ich der alten Arndtschen Uebersetzung vor den neueren den Vorzug gegeben, theils weil der Name Arndt sie empfiehlt, theils, weil sie auf Befehl der Regierung veranstaltet, also Legal-Uebersetzung ist. Bey der Quellengeschichte bin ich den 1819 auf Befehl der Regierung

*) Das Exemplar ist durch den Hamb. Gesandten in Brasilien herübergebracht, und der Bibliothek des Commercii zum Geschenk gemacht. Man findet sämmtliche Sammlungen unten Seite 35. angeführt.

durch die Gesetzcommission publicirten Institutionen des Russischen Rechts gefolgt. Bunge Russ. Handelsrecht (Riga 1829) ist noch nicht lange erschienen, ich erfuhr dessen Existenz daher zu spät, um es bey diesem ersten Theile benutzen zu können, was, falls es etwas neues über die Materie enthält, in der Fortsetzung nachträglich geschehen soll. Ueber die Darstellung der übrigen Particularrechte ist nichts zu erinnern. Nur eines bedarf einer Erwähnung.

Es hat nämlich ein Anonimus, der aber an gewissen Stereotypen in Hamburg erkannt ist, in den Gött. gel. Anz. es an dem ersten Bande getadelt, daß das neue niederländische Gesetzbuch darin benutzt worden. Da nun gerade in dem ersten Bande nur allgemeine Sätze aufgestellt wurden, zu denen dann die einzelen Particularrechte nur als Beyspiele dienen sollten, so war es gewiß für diesen gleichgültig, ob das niederländische Gesetzbuch damals schon allgemein eingeführt war oder nicht; und es gehört eine große Einseitigkeit oder viel Vertrauen zu dem Mantel der Anonimität dazu, wenn man die Benutzung selbst des Entwurfes eines Gesetzbuches bey der wissenschaftlichen Bearbeitung des Rechts tadelt. Mittermaier (D. Privatr. 3. Ausg. Vorrede S. X.) glaubt, daß die Benutzung des niederländischen Gesetzbuchs seinem Werke vielleicht größeren Werth geben könne, und mehr brauche ich zu meiner Rechtfertigung nicht; wenigstens hinsichtlich des erstens Bandes. Es könnte scheinen, als ob dieß hinsichtlich der folgenden Bände anders sey. Allein auch in diesen mußte eins der neusten Producte der Gesetzgebung, und zwar hier vollständig benutzt werden. Das Gesetzbuch trägt das königl. Publicationspatent an der Spitze, (wenn gleich nicht in Schumachers Uebersetzung), sollte es aber in einer oder

der andern Provinz noch nicht eingeführt seyn; nun so möge man für diese das französische und das gemeine Recht zu Rathe ziehen. Mir konnte dieß kein Grund seyn, ein Gesetzbuch unberücksichtigt zu lassen, welches gerade dadurch an Interesse gewinnt, daß es eine Bearbeituug eines sehr (oft viel zu sehr) gepriesenen Gesetzbuches ist, man also in den Abweichungen einen verschiedenen wissenschaftlichen Gang finden kann. Daher wird man es mir auch vielleicht danken, daß ich die, bey den Discussionen, in den Versammlungen der Generalstaaten ausgesprochenen, Ansichten van Tienhovens, und zwar im Seerechte häufiger als im Wechselrechte, angeführt habe. Dem Vernehmen nach liegt übrigens die verzögerte Einführung des Gesetzbuches allein daran, daß man wünschte, sämmtliche Gesetzbücher, die nach dem Grundgesetze zu promulgiren waren, zugleich einzuführen, wornach also das Handelsgesetzbuch späterhin Theil des holländischen Rechtes werden mußte, und es mir gewiß frey stand, dasselbe zu anticipiren, und zu verhindern, daß mein Buch in ein Paar Jahren unvollständig sey. Die Lehre von der Havarie grosse gehört in das Seerecht, nicht in das Assecuranzrecht, von welchem sie an sich ganz unabhängig ist. Sie erfolgt daher schon in diesem Bande im siebenten Abschnitte. Uebrigens habe ich diese Lehre gerade so vorgetragen, wie alle übrigen, und man wird es richtig finden, daß ich des Streites der 1823 und 1824 in Hamburg wegen der Havarie grosse Statt fand, bloß in der Literatur erwähnt habe; was geschehen konnte, weil jener Streit nicht eigentlich das Recht der Havarie betraf, und geschehen mußte, weil die unangenehme Richtung die derselbe zuletzt nahm, wohl einen oder den andern amusiren, aber der Wissenschaft nicht nützen konnte. Mir genügt es, daß man,

seitdem die Leidenschaften sich gelegt haben, immer mehr angefangen hat, Manches von dem, was ich damals sagte, der Beachtung und Beherzigung werth zu finden.

Der Zehnte Abschnitt enthält die wichtige Lehre von dem Handel der Neutralen während eines Seekrieges. Den Wunsch des Recensenten meines ersten Bandes, in Schunks Jahrbüchern, daß ich überhaupt das öffentliche Recht des Handels mitbearbeiten sollte, konnte ich nicht erfüllen, da ich den Käufern des Werks doch eine billige Rücksicht schuldig war, und warum soll man nicht auch im Handelsrechte öffentliches und Privatrecht trennen? Aber das Recht des neutralen Handels durfte nicht fehlen; und zwar mußte es schon in dem vorliegenden Bande abgehandelt werden, theils des natürlichen Zusammenhanges wegen, theils aber, weil es dem Assecuranzrechte vorangehen muß, wenn so manche Materien desselben verständlich werden sollen. Selten oder nie ist diese Lehre durchaus umfassend vorgetragen. Die Schriftsteller über das Assecuranzwesen, selbst die beyden fleißigen Compilatoren Baldasseroni und Beneke, enthalten in der Regel nur Andeutungen, andre Rechtslehrer übergehen sie ganz. Jacobsen hat nur Auszüge aus englischen und französischen Urtheilen. Die Lehrer des öffentlichen Rechts fassen nur den völkerrechtlichen Gesichtspunkt auf. Alles dieses genügt nicht. Es galt, die Materie als Theil des Völkerrechtes aufzufassen, aber nie die Einwirkung derselben auf das Privatleben zu übersehen. Daher ist hier die Lehre sowohl nach dem natürlichen Rechte, nach Völkerverhandlungen, Tractaten und Gesetzen, wie auch nach Entscheidungen der Gerichte erörtert. Dabey habe ich für England besonders die Entscheidungen des englischen Admiralitätsgerichts während Wm. Scotts Richteramt

benutzt, aber zugleich damit die Fälle, welche in dem Vice-Admiralitätsgericht zu Halifax in Neu-Schottland, durch Dr. Croke (den bekannten Vertheidiger des englischen Capersystems gegen Schlegel) während der letzten Kriege Englands gegen Frankreich und Amerika (1803—1813) entschieden sind, verbunden. Was insbesondre die Materie vom Neutralisiren betrifft, so war es gerade dieser Gesichtspunkt, der mich bewog, ihr einen eignen Paragraphen zu widmen. Selten oder nie halten die Staatsmänner, selbst die Redactoren der Gesetzbücher, es der Mühe werth, sich eine genaue Kenntniß der Details des Handels zu verschaffen; noch seltner sind sie im Stande, die einzelen Institute von dem Standpunkte des Privatlebens aus zu beurtheilen. Diese habe ich darauf aufmerksam machen wollen, wie das schändliche Gewerbe des Neutralisirens, wo einige, um ein Paar Procente mehr zu gewinnen, förmlichen Handel mit dem Meineide treiben, geeignet ist, in Schauder erregender Progression ganze Völker zu demoralisiren *); die Magistrate der Städte habe

*) Wenn es wahr ist, was die Engländer 1805 behaupteten, daß ein kleines deutsches Land, welches im Frieden etwa 150 Schiffe mit der Frachtfahrt beschäftigte, die Zahl derselben in ein Paar Kriegsjahren auf 2000 gebracht habe, und wenn man bedenkt, daß jedes einzele Geschäft, welches auf einer Neutralisirung beruht, mehrere falsche Eyde fordert, so kann man sich einen Begriff davon machen, in welcher fürchterlichen Progression diese Demoralisation Statt findet. Das Schlimmste dabey ist immer, daß die Mehrzahl der Menschen alle Handlungen dieser Art so leicht nimmt. Das Volk gewöhnt sich so leicht daran, in dem Neutralisiren das Verbrechen des Meineides zu übersehen, und nichts darin zu erblicken, als einen Kunstgriff die, immer verhaßten, Caper zu hintergehen. Aber gerade solche Handlungen, die die öffentliche Meinung nicht brandmarkt, sollte das Gesetz auf das schärfste als Verbrechen bezeichnen, um dem Volke über deren ganze Schändlichkeit die Augen zu öffnen.— Daß Obrigkeiten selbst wohl einmal Vorschub hierin geleistet, behauptet auch Büsch Bestreben der Völker einander im Seehandel weh zu thun. Seite 20.

ich aufmerksam machen wollen, wie dieser Handel einzeler Wagehälse es ist, der das Geschäft des soliden, redlichen Kaufmannes zu Grunde richtet, weil die Machinationen Jener die unschuldigste Unternehmung als verdächtig erscheinen läßt, und für dieselbe um so gefährlicher wird, als gerade der Unschuldige sich weniger auf Beweise zu richten pflegt; wie sie daher mit größter Strenge diesen Handel unterdrücken, am wenigsten aber sogar die Hand dazu bieten müssen. Sollte einer oder der andre derjenigen, die jedem Seekriege mit Sehnsucht entgegenblicken, weil sie dabey zu gewinnen hoffen, scheel dazu sehen, daß ich offen darlege, was er für sein Geheimniß hielt, so liegt daran nichts; ich kann ihm aber sagen, daß alle, noch so fein ersonnene, noch so vorsichtig ausgeführte Kunststücke auf die Länge weder den Capern noch den Prisengerichten, die, schon vermöge ihrer Stellung, überall Verdacht hegen, und forschen, ein Geheimniß bleiben. Er verliert also nichts dabey. Uebrigens habe ich bey der Darstellung dieser Materie, so weit die Grundsätze des öffentlichen Rechtes in Betracht kamen, geglaubt, historisch zu Werke gehen zu müssen, und die zwischen den Völkern statt gehabten Controversen in die historische Darstellung verwoben; was besonders hinsichtlich der Verhandlungen der neueren Zeit, von der ersten bewaffneten Neutralität bis zu dem Berichte des franz. Ministerii an den Kaiser vom 10. März 1812 und die Befehle der engl. Regierung in demselben Jahre, und namentlich hinsichtlich des Continentalsystems nothwendig war. Dabey habe ich nur uoch zu erinnern, daß die beyden ersten Unterabtheilungen dieses Abschnitts, die einen Durchflug durch das ganze Gebiet des See-Völkerrechts *) enthalten, nur Umrisse geben sollen;

*) Seevölkerrecht. Es ist unbegreiflich, warum man so oft Völker-

namentlich lag es nicht in meinem Plane, in der zweyten Unterabtheilung, „vom Seekriege", eine vollständige Erörterung der Lehre vom Seekriege zu geben. Ich wollte vielmehr nur den Unterschied zwischen dem See- und Landkriege, der für unsere Materie wichtig ist, nämlich den Zweck des ersteren, Vernichtung des Handels des Feindes, und die Mittel, Krieg gegen das Privateigenthum und Krieg durch Privatpersonen (Caperey) ausführen. Dasselbe gilt von den in der ersten Unterabtheilung abgehandelten Gegenständen, unter denen ich nur diejenigen besonders hervorgehoben habe, die zum Verständnisse dessen, was über die Hauptmaterie zu sagen war, nothwendig sind; wohin unter andern die Lehre vom Küsten- und Colonial-Handel gehört, ohne welche eine richtige Würdigung des so sehr angefochtenen englischen sogenannten Princips des Krieges von 1756 unmöglich ist, und deren Berücksichtigung nebst genauerer historischer Prüfung einen großen Theil des erhobenen Geschreyes unterdrückt haben würde. Einiges, wie die, fast nirgends richtig dargestellte, Lehre von den Schiffspapieren, das Benehmen des Schiffers, wenn er in See den Ausbruch eines Krieges erfährt, u. dgl. mußte des Zusammenhanges wegen schon in früheren Abschnitten, namentlich bey der Lehre vom Schiffer vorgetragen werden, und ich habe mich daher in dem Abschnitt von den Rechten der Neutralität nur darauf zu beziehen gehabt; was auch insbesondre für die Lehre von den Wiedernehmungen gilt, die in Privatrechtlicher Hinsicht schon bey der Lehre vom Berglohn (§. 491. „Bergung in Kriegsnoth")

---

seerecht schreibt, da weder die Etymologie diese Schreibart billigen kann, noch der Sinn sie fordert. Nach dem Geiste der deutschen Sprache und der Analogie anderer Zusammensetzungen würde Völkerseerecht das Seerecht seyn, was bey den Völkern gilt, also das Privatrecht mit begreifen. Seevölkerrecht dagegen ist das Völkerrecht, was auf dem Meere gilt.

in Völkerrechtlicher aber erst bey dem Abschnitte vom Seekriege abgehandelt werden mußte, wo auch erst desjenigen Berglohns bey Wiedernehmungen Erwähnung geschehen konnte, welches durch Völkerverträge begründet ist. Auch die Lehre von der Convoy ließ sich, wenn sie nicht zerrissen werden sollte, besonders, der seit dem 17. Jahrhunderte zwischen den Völkern Statt gehabten, Controversen wegen, erst in dem Völkerrechtlichen Theile darstellen, und demungeachtet mußte schon Manches bey der Lehre von den Pflichten des Schiffers angedeutet werden.

Was die Literatur betrifft, so bin ich auch in diesem Bande dem Grundsatze getreu geblieben, keine Bücher anzuführen, die mir selbst unbekannt geblieben sind; indessen glaube ich, daß man, außer allenfalls Plantanida, wenn er wirklich existiren sollte *), keine Hauptsachen vermissen wird, so mühsam auch zum Theil die ausländischen Werke herbeyzu-

---

*) *Plantanida* della giurisprudenza maritima. Milano 1806. Ich finde es angeführt nur in Mittermaier d. Privatr. dritte Ausg. §. 35. note 24, ohne daß jedoch zu erkennen ist, ob er das Werk selbst gehabt habe. In Hamburg ist es nicht, und auch die Göttinger Bibliothek besitzt es nicht, muß es auch nicht haben auftreiben können, da es mir, für den Fall, daß dieß gelänge, freundlich versprochen war. Von Herrn Oberappellationsgerichtsrath Dr. Cropp erfahre ich, daß er sich schon früher bemüht habe, es zu erhalten, aber sowohl auf dem Wege des Buchhandels, wie durch einen Gelehrten, der auf einer Reise nach Mailand übernommen hatte, es zu besorgen, keine andre Auskunft erhalten habe, als ein solches Buch kenne man dort nicht. Unter diesen Umständen ist es, auch wenn das Werk wirklich erschienen wäre, wohl zu entschuldigen, wenn ich es nicht benutzt habe. Da es übrigens 1806, also vor dem code de commerce erschienen seyn soll, dieser aber in einem so großen Theile Italiens gilt, so ist es, welches auch vielleicht der wissenschaftliche Werth seyn mag, für geltendes Particularrecht weniger wichtig. Zu besonderem Danke würde es mich demungeachtet verpflichten, wenn eine öffentliche Bibliothek oder ein Gelehrter mir Auskunft über das Werk geben, oder dieses selbst leihen könnte.

schaffen sind. Hinsichtlich des Citirens der Gesetze habe ich, soviel wie möglich, die in den einzelen Ländern selbst übliche Methode befolgt, was ich für zweckmäßig hielt, weil der Leser dadurch mit dieser vertraut wird, bey denjenigen aber, die, wie die **ordonnance de la marine** und das Schwedische Seegesetz **1667** nicht nach Zahlen, sondern nach den Rubriken allegirt werden, habe ich, um auch denen zu Hülfe zu kommen, die noch nicht in denselben bewandert sind, die Zahl der Titel, Abschnitte ꝛc. in Parenthese hinzugefügt, ungefähr wie dieß im Römischen Rechte in neueren Zeiten geschieht.

Da am Schlusse des Wechselrechts ein Register über dasselbe gegeben worden, so wird dieß auch am Schlusse des gegenwärtigen Bandes geschehen. Bis dahin möge die hier folgende Uebersicht des Systems genügen.

Hamburg, im December **1829.**

Uebersicht des Systems.

Besondrer Theil. Zweyte Abtheilung. Seerecht.

Erster Abschnitt. Einleitung, Quellen und Literatur. §. 359 — 364.

Zweyter Abschnitt. Vom Schiffbau. §. 365 — 371.

Dritter Abschnitt. Von der Rhederey. §. 372 — 379.

Vierter Abschnitt. Von dem Verhältniß zwischen der Rhederey und dem Schiffer. §. 380 — 394.

Fünfter Abschnitt. Von dem Verhältniß zwischen Rhedern, Schiffer und Schiffsvolk. §. 395 — 408. (Hiebey v. Lootsen und Passagieren.

Ende des ersten Theils.

Sechster Abschnitt. Von der Befrachtung der Schiffe. §. 409 — 439.

Erste Unterabtheilung. Von der Form und dem Wesen des Frachtcontractes. §. 410 — 417.

Zweyte Unterabtheilung. Von der rechtlichen Wirkung des Frachtcontracts. §. 418 — 432.

Dritte Unterabtheilung. Von der Frachtbezahlung. §. 433 — 439.

Siebenter Abschnitt. Von der Havarie. §. 440 — 471.

Erste Unterabtheilung. Von der Havarie grosse überhaupt, und den Fällen, welche in dieselbe gehören. §. 441 — 446.

Zweyte Unterabtheilung. Vom Beweise der Havarie grosse. §. 447 — 452.

Dritte Unterabtheilung. Von der Contribution zur Havarie grosse §. 453 — 464.

Vierte Unterabtheilung. Von der An- und Ueberseglung §. 465 — 471.

Achter Abschnitt. Von der Bodmerey. §. 472 — 484.

Neunter Abschnitt. Vom Strandrecht und der Bergung §. 485 — 493.

Zehnter Abschnitt. Von dem Rechte des neutralen Handels während eines Seekrieges. §. 494.

Erste Unterabtheilung. Allgemeine Völkerrechtliche Einleit. §. 494 — 501.

Zweite Unterabtheilung. Vom Seekriege. §. 502 — 511.

Dritte Unterabtheilung. Von dem Rechte des neutralen Handels während des Seekrieges. §. 512. bis ans Ende.

Besonderer Theil.

II. Seerecht.

Erster Abschnitt.

Einleitung, Quellen und Literatur.

§. 359. Einleitung.

Das Seerecht läßt sich, wie das Handelsrecht überhaupt, abtheilen:

I. In das öffentliche und das Privat-Seerecht.

1) Jenes, das öffentliche Seerecht, begreift alle diejenigen Normen, die in Beziehung auf die Schiffahrt, diese als Staatsinstitut betrachtet, zur Anwendung kommen. Es läßt sich eben so, wie das öffentliche Recht überhaupt, eintheilen in das See-Staatsrecht und das Seevölkerrecht.

a) Ersteres beschäftigt sich mit denjenigen Rechtsregeln, die auf die Schiffahrt eines einzelen Staates in Beziehung zu diesem angewendet werden müssen, und greift in verschiedene Zweige des öffentlichen Rechts und der Verwaltung hinüber, z. B. in die Polizey, das Finanzwesen ꝛc.

b) Das Seevölkerrecht umfaßt diejenigen Grundsätze, die in Beziehung auf die Schiffahrt und den Seehandel die Rechtsverhältnisse mehrerer Staaten und ihrer Unterthanen gegen einander, bestimmen.

c) Ein besondrer Zweig des öffentlichen Seerechts ist das Seekriegsrecht. Dieses ist bald Theil des Seestaatsrechts, bald des Seevölkerrechts. Theil des ersteren ist es, in sofern es

sich mit der inneren Organisation der Seemacht beschäftigt. Dem Völkerrechte gehört es dagegen an, in sofern es sich um diejenigen rechtlichen Grundsätze handelt, die entweder zwischen kriegführen= Mächten zur Anwendung kömmen müssen, z. B. sofern es sich um einen Waffenstillstand, um das Recht der Parlamentaire ꝛc. handelt; oder die für das Verhältniß zwischen den im Kriege be= griffenen Partheien und dritten als Basis dienen, wohin z. B. die wichtige Lehre, von dem Rechte der Neutralen während eines Seekrieges, gehört.

2) Das Privatseerecht stellt die Grundsätze fest, die aus see= rechtlichen Verhältnissen zwischen Privatpersonen zu beobachten sind.

II. In das gemeine und besondre Seerecht. Jenes umfaßt diejenigen rechtlichen Grundsätze die aus den recipirten Rechtsquellen entnommen sind, oder sich aus einem allgemeinen Herkommen gebildet haben. Das besondre Seerecht dagegen, dem jenes als Grundlage dient, ist dasjenige, welches durch positive Gesetze, Gerichtsbrauch ꝛc. zu dem Rechte eines einzelen Staates geworden ist. Wie überhaupt das Particularrecht, so zerfällt auch dieses in das Landesseerecht, und in das Statutarische Seerecht. (Bd. I. Seite 6.)

Für das Privathandelsrecht interessirt zwar besonders auch das Privatseerecht, aber in keinem Zweige des Rechtes ist vielleicht die Trennung des öffentlichen und des Privatrechts schwieriger und unthulicher, als gerade im Seerechte. Sehr viele Bestimmungen desselben gehören auf den ersten Blick dem öffentlichen Rechte an, und begründen demungeachtet Rechtsverhältnisse unter Privatleuten. Dahin gehören so manche polizeiliche Bestimmungen. Andre Vor= schriften gehen zunächst die Rechte der Privatpersonen an, und kommen doch in Beziehung auf den Staat in Betracht, wie die Zollgesetze; oder aber sie gehören durchaus dem öffentlichen Rechte an, und haben auf die Verhältnisse einzeler einen indirecten Einfluß. Besonders tritt dieß in dem Seevölkerrechte bald in der einen, bald in der anderen Hinsicht hervor. Eine Verletzung der Neutralität z. B. zieht an sich nur Folgen nach sich, in sofern von dem Verhältnisse

des Neutralen zu einer der kriegführenden Mächte die Rede ist; sie greift aber in die Verhältnisse Einzeler unter einander ein, sobald ihre Wirkung von der Art ist, daß sie das Eigenthum, oder contractmäßig begründete Rechte eines Dritten afficirt. Das Kriegsrecht kann an sich schon von bedeutender Einwirkung auf Contractverhältnisse seyn u. s. w. Diejenigen Grundsätze nun, die einen solchen Einfluß ausüben, dürfen bey einer Erörterung des Privatrechts nie ganz außer Acht gelassen werden, sondern müssen immer berücksichtigt werden, und zwar ganz besonders gerade in jeder Hinsicht in welcher sie auf die Rechtsverhältnisse einzeler einwirkend hervortreten.

§. 360. Quellen des Seerechts.

a) Gemeinrechtliche. [1])

Die Quellen des Seerechtes sind ganz dieselben, welche überhaupt als die Quellen des Handelsrechtes anzusehen sind; also

1) Gesetze, und zwar, je nachdem von dem gemeinen oder besonderen Seerechte die Rede ist, statutarische und Landesgesetze oder die recipirten Rechte.

2) Verträge. Diese sind für manche Zweige des Seerechts wo nicht die einzige, doch die wichtigste Quelle. Namentlich ist dieses in denjenigen Beziehungen der Fall, welche nach Grundsätzen des Seevölkerrechtes zu beurtheilen sind.

3) Die Natur der Sache und Usancen.

---

[1]) *Lange* brevis introductio in notitiam legum nauticarum Lub. 1713. *Azuni* origine et progrés du droit et de la legislation maritime à Paris 1810. Desselben droit maritime de l'Europe tom I. *Boucher* le consulat de la mer ou pandectes du droit comm. et maritime. Paris 1808. 2 vol. 8. *De Capmany y de Montpalau* codigo de las costumbres maritimas. Madrid 1791. *Cleirac* Us et coutumes de la mer à Rouen 1671. *Verwer* nederlantsch Seerechten, Amsterd. 1711. *E. Meyer* historia leg. maritimar. medii aevi celeberrimarum Gotting. sine anno (praefat. 1824.) *Boulay-Paty* cours de droit commercial maritime tom, I. *Pardessus* collection des loix maritimes anterieures au 18. siecle à Paris 1828. Auch *van Hall* de magistro navis Amstelod. 1822. I. p. 3. sqq.

Es bedarf hier keiner Wiederholung desjenigen, was über das Verhältniß dieser Quellen zu einander bereits in dem allgemeinen Theile (Bd. I. Seite 45. ff.) gesagt ist; und es kann hier um so mehr auf diesen verwiesen werden, weil für das Seerecht dieselben Regeln anzuwenden sind, die für das Handelsrecht überhaupt gelten.

Nur diejenigen Quellen, die dem Seerechte eigenthümlich angehören, müssen hier erörtert werden. Diese zerfallen ebenfalls in Quellen des gemeinen und in Quellen des besonderen Seerechts.

Die Frage, giebt es ein gemeines Seerecht? [2]) ist gewiß zu bejahen. Wenn man auch die vor-römischen Quellen bei Seite setzt; ja selbst wenn man dasjenige, was das römische Recht directe über seerechtliche Verhältnisse disponirt, gänzlich bey Seite setzt, oder für zu dürftig erklärt, um es als wesentlich zu betrachten; so läßt es sich doch nicht verkennen, daß das Seerecht einen allgemeineren Character habe, daß es gewissermaßen dem Völkerrechte, dieses im Sinne des römischen Rechtes genommen, angehört.

Alle Normen für das Seerecht nämlich, die wir aus den früheren Zeiten kennen, und die uns in den Rechtsbüchern, die wir als Quellen des Seerechts betrachten, aufbehalten sind, sind nichts als ein allgemeines Gewohnheitsrecht [3]). Die Schiffahrt bringt es mit sich, das die Bewohner des einen Landes zu denen eines anderen kommen, beyde nehmen bald von den Sitten und Gebräuchen des auderen an; diese werden gewissermaßen gemeinschaftlich unter ihnen; und so ist es möglich, daß sich, ohne alles Zuthun, bald Gewohnheiten und Rechtsansichten bildeten und verschiedenen Nationen gemeinschaftlich wurden. So erklärt sich leicht auch die große Uebereinstimmung in den Rechtsbüchern ganz verschiedener Völker, die sich aus einer gemeinsamen Abstammung

---

[2]) Ueberhaupt *Lange* l. c. und *Gildemeister* dissert. qua disquiritur, sitne fueritve aliquod jus maritimum universale. Gotting. 1803.

[3]) Vergleiche auch *Meyer* l. c. p. 2. sq. *Capmany* l. c. p. VII. IX. Mittermaier in Schuncks Jahrb. d. juriſt. Literatur. Jahrg. 1829. S. 39.

nicht erklären läßt, da diese nicht überall Statt fand. Die so entstandenen Gewohnheiten wurden dann gesammelt, zum Theil von Männern, die sich selbst mit der Schiffahrt beschäftigten oder beschäftigt hatten [4]), und diese Sammlungen sind in den uns aufbehaltenen Seerechtsbüchern des Mittelalters enthalten. Von diesen Seerechtsbüchern muß hier die Rede seyn:

I. Die Quellen des Alterthumes.

1) Das Rhodische Seerecht [5]). Die Insel Rhodus, eine von den Cycladischen Inseln im mittelländischen Meere, zeichnete sich früh durch ihre Schiffahrt aus, wenigstens machen die Römer, deren Bundsgenossin oder selbst Unterthanin sie war, viel Aufhebens davon [6]). Es ist nun freilich wohl nicht anders denkbar, als daß lebhafter Verkehr auch hier gewisse Gewohnheiten, ja selbst im Verlaufe der Zeit Urtheilssprüche und Gerichtsbräuche ins Leben gerufen habe, die auch andern handeltreibenden Völkern bald eine Norm abgaben, und so im eigentlichen Sinne des Römischen Rechts ein jus gentium wurden. Je mehr nun diese Gewohnheiten und Gebräuche mit der Billigkeit und mit der Natur der Sache übereinstimmten, desto leichter war ihre Verbreitung, und es ist um so weniger zu verwundern, daß auch die Römer sie berücksichtigten, als grade die Römer die Schule zu Rhodus nicht selten besuchten, und nun nach Hause zurückgekehrt und in's öffentliche Leben übergegangen, was sie dort gelernt hatten, moch-

---

4) *Capmany* l. c. p. XIII. sq. f. auch p. XVII. apud eund.

5) *Meyer* l. c. § 5. sq. p. 6. sq. *Pardessus* l. c. p. 22. sq. 209. sq. *Gildemeister* l. c. § 9. conf. *Bynckershoek* liber singular. ad. legem αξιωσις 9. de L. Rhod. Hagae 1702 und in opusculis ed *Conradi* Hal. 1729. (in welcher letzteren ich sie nur habe), P. I p. 173. sq. *Gothofredus* de imperio maris de jure naufragii colligendi, legeque Rhodia. Helmst. 1732. *Schomberg* treatise on the maritime laws of Rhodes Oxf. 1786. *van der Schelling* de L. Rhod.. Lugd. Bat. 1722.

6) *Strabo* rer. geograph. lib. 14. c. 14. *Plinius* hist. nat. L. 34. c. 7 *Cicero* pro L. Manil. c. 18. *Idem* de Invent. II. c. 32. *Gellii* noct. att. L. VII. c. 3.

ten zur Anwendung bringen wollen. Es ist auch freilich allerdings möglich, daß die Rhodier ein geschriebenes Seerecht hatten, und der Umstand, daß wir es nicht kennen, würde kein Beweis für das Gegentheil seyn. Allein man ist auch auf der andern Seite außer Stande, für die Existenz eines solchen, historische Zeugnisse aufzuführen. Denn die L. 9. D. de L. Rhod. giebt dafür um so weniger ein Argument ab [7]) als ὁ νόμος τῆς θαλάσσης nicht nothwendig für Seegesetz genommen zu werden braucht, sondern eben so wohl blos Seerecht bedeutet [8]). Nimmt man dazu nun, daß das Gesetz selbst anführt, wie das Rhodische Seerecht nur subsidiär, soweit kein Römisches Gesetz entgegenstehe (ἐν ὅις μη τις τῶν ἡμετέρων αὐτῶ νόμος ἐναντιοῦται), gelten solle, und bedenkt man dazu, daß das Römische Recht, so weit wir es haben, selbst nicht überall auf positiven Gesetzen beruht, sondern zum Theil aus den Werken der Schriftsteller, aus Gutachten und Urtheilsprüchen hervorgegangen ist, auf deren Autorität auch wohl ein kaiserliches Rescript sich gründen konnte, so läßt sich sehr wohl annehmen, daß überhaupt das Rhodische Seerecht bey den Römern nur als ein Gewohnheitsrecht, vielleicht als ein durch die autoritas prudentum eingeführtes subsidaires Recht galt [9]). Als erwiesen dagegen kann man es ansehen, daß die Urkunde, die uns als das ursprünglich Rhodische Seegesetz aufbehalten ist, [10]) unächt sey. Die historischen Unrichtigkeiten die dasselbe, besonders der Prolog, enthält, die Erwähnung des Eides auf die Evangelien im Cap. 15.,

---

[7]) Sehr viel baut noch *Pardessus* l. c. p. 60. sq. darauf; allein nach dem Gesagten mit Unrecht.

[8]) Dies erhält keine geringe Unterstützung durch das Beiwort νομος „νἀυτικος" welches das Recht characterisiirt. Wäre von einem Gesetze die Rede, so hätte es dieser Bezeichnung desselben, als eines „Schiffarths"-Gesetzes weniger bedurft. Dies wird auch durch das zweite νομος in der Stelle nicht entkräftet.

[9]) Vergl. auch *Gildemeister* l. c. p. 41. sq. und *Meyer* l. c. p. 9.

[10]) Abgedruckt unter andern bei *Peckius* comm. im Anhange, in *Leunclavii* juris graeco rom. tom. duo. bei Engelbrecht corp. jur. naut. in bibliotheca di gius nautico und in *Pardessus* collection p. 231. sqq.

der Umstand daß die Urkunde selbst sich auf das Rhodische Seerecht bezieht, was undenkbar wäre, wenn sie selbst das Rhodische Seerecht enthielte, liefern dafür die triftigsten Beweise [11]). Der letzte Theil dieser Urkunde giebt sich als ein Excerpt aus dem elften Buche der Römischen Pandecten, welches aber nichts über Seerecht enthält. Dazu kommt, daß das Römische Recht eine Contribution in Havarie grosse nur kennt, wo ein Opfer zum allgemeinen Besten gebracht ist, in diesem sogenannten Excerpte aber oft ein rein zufälliger Schade vertheilt wird u. dgl., so daß das Römische Recht nicht die Quelle desselben seyn kann. [12])

2) Griechisches Seerecht. Eben so schwer, wie die Frage nach der Existenz eines geschriebenen Rhodischen Seerechtes zu beantworten war, möchte zu bestimmen seyn, ob solches bey den Griechen vorkam. Wahrscheinlich ist es wohl, daß es hier, wenigstens bey den Athenienfern, nicht an allen Bestimmungen fehlte, und die Classiker, namentlich Demosthenes unterstützen diese Meinung [13]). Das wahrscheinlichste ist, daß sich hier eben so, wie bey den Rhodiern, ein Gewohnheitsrecht gebildet habe, welches mit dem Rhodischen eine Quelle hatte, und daher so ziemlich mit demselben übereinstimmte.

3) Römisches Recht. Das Römische Recht scheint das Seerecht großentheils als Theil des juris gentium zu betrachten; daher denn auch die Reception des Rhodischen Seerechts, welche

---

11) *Bynckershoeck* l. c. c. 5. 8. *Van Hall* l. c. I. p. 17. sq. *Meyer* l. c. *Pardessus* l. c. S. aber *Gothofredus* l. c. cap. II. uud Themis ou biblioth. du jurisconsulte I. à Paris 1822. p. 401.

12) Die Sammlung mit *Pardessus* l. c. einem Rodion zuzuschreiben, dürfte etwas gewagt seyn. Vielmehr dürfte die unrichtige Bezeichnung „νομος Ροδιονος“ statt νομος Ροδιων eben so sehr der Unwissenheit eines Abschreibers beizumessen seyn, der entweder an eine Insel Rodion (onos) dachte, oder glaubte, daß das Gesetz von einem Rodion herrühre, wie wenn ein Manuscript ausdrücklich die Urkunde einem Rodion zuschreibt. Es wäre wenigstens ein seltsames Zusammentreffen, daß gerade ein Werk eines Rodion mit dem Rhodischen Seerechte zusammen träfe.

13) S. überhaupt *Gildemeister* l. c. *Pardessus* l. c. cap. II. *Van Hall* l. c. I. p. 3 sq.

jedoch mehr eine doctrinelle Adoption war, als auf einer förmlichen gesetzlichen Sanction zu beruhen scheint (oben Seite 8.) nichts auffallendes hat. Die allgemeinen Rechtsgewohnheiten gingen in die Schriften der Rechtsgelehrten über, oder lagen auch den Urtheilssprüchen zum Grunde, und wurden danach auch bey der Abfassung der Römischen Gesetze in diese aufgenommen, obwohl einiges auch wohl gleich ursprünglich Gesetz gewesen seyn mag. So finden sich directe Bestimmungen beyder Arten schon in dem codex Theodosianus L. 13. tit. 5. sqq. Aus den Gesetzen Justinians gehören besonders hieher: aus den Pandecten L. IV. tit. 9. nautae caupones etc. L. XIV. tit. 1. de exercit. act. L. XIV. tit. 2. de L. Rhodia; L. XXII. tit. 2. de nautico foenore; XLVII. 9. de incend. ruin. naufr.; aus dem Codex IV. 25. de inst. et exercit. act., IV. 33. de nautico foenore; IX. 1. de navicularíis et naucleris; XI. 3. de navib. non excusand. XI. 5. de naufragiis, XII. 45. de litorum et itinerum custodia. Ferner Nov. 106. 110. 165. Außerdem finden sich auch noch einzele Vorschriften in anderen Titeln zerstreut. Daß auch in späteren, aus dem Römischen Rechte entstandenen, Werken, wie in den Basiliken, im Brachylogus [14]) in Petri Exceptiones [15]) einzele Bestimmungen, obwohl zum Theil sehr zufällig, enthalten sind, kann nicht auffallen. [16])

II. Quellen des Mittelalters.

1) Im Oriente finden sich Seerechtliche Bestimmungen besonders in den am Ende des elften Jahrhunderts entstandenen, darauf bey der Eroberung Jerusalems untergegangenen, Assisen

---

14) Brachylogus ein im 12. Jahrhundert (Savigny Gesch. der R. R. im Mittelalter II. 248.) entstandenes System des Römischen Rechts.

15) Petri exceptiones legum romanar. eine zwischen 878 und dem Ende des elften Jahrhunderts in Frankreich entstandene systematische Darstellung des Rechtes, meistens nach den Römischen Quellen. Es erwähnt nur der höheren Zinsen bei dem foenus nauticum II. 32. und des receptum IV. 68. Unter andern abgedruckt bei v. Savigny a. a. O. S. 297. ff.

16) S. überh. *Gildemeister* l. l. c. c. u. *Pardessus* l. c. p. 138 sqq.

Jerusalems; die sich als traditionelles Recht auch nach ihrem Untergange erhielten, und noch vor Ablauf des 12. Jahrhunderts erneuert wurden. Die Assisen zerfallen bekanntlich in Niedergerichts- und Hofgerichtsurtheile. In ersteren befinden sich Bestimmungen, die in das Seerecht einschlagen. [17])

2) Das Oleronische Seerecht. Das Alter und die Entstehung des Rechtsbuches, welches unter dem Namen le roole des jugemens d'Oleron bekannt ist, liegt sehr im Dunkeln. Die Meinung, daß König Richard von England die Anfertigung desselben veranstaltet habe, [18]) ist schon früher bestritten. [19])

Die von Cleirac aufgestellte Behauptung, daß die Herzogin Eleonore von Guienne, die früher an Carl VII. von Frankreich verheurathet war, von diesem 1152 geschieden und an Heinrich II., damals Herzog der Normandie, verheurathet wurde, die Sammlung zuerst veranstaltet habe, und daß diese darauf von Richard I., Könige von England, vermehrt worden sey, [20]) ist zwar bisher unangefochten geblieben. Es sind aber in der neuesten Zeit erhebliche Zweifel dagegen aufgestellt. [21]) Wahr ist es, daß es dieser Erzählung an allen historischen Zeugnissen ermangelt, die die Autorität des im 17. Jahrhundert lebenden Clairac, der der einzige Gewährsmann dafür ist, nicht ersetzen kann. Nach Pardessus wäre das ganze eine Privatsammlung ohne allen officiellen Character, und ohne gerade für die Insel Oleron bestimmt gewesen zu seyn. [22]) Das scheint als ausgemacht zu betrachten, daß die

---

17) Abgedruckt bei *Pardessus* collection p. 275 sqq. S. auch *van Hall* l. c. p. 28 sqq.

18) *Selden* mare clausum sive de dominio maris p. 206. *Meyer* l. c. p. 44. *Van Hall* de magistro navis I. p. 37.

19) Us et coutumes de la mèr par *Cleirac* p. 2. *Morisot* histoire générale de la marine L. II. c. 18. Sansfourche — Laporte nouveau Valin, préf. de *Valin & Emerigon* p. XXIV. und XLII. u. jetzt von *Pardessus* l. c. p. 290.

20) *Cleirac* l. c. Nouveau Valin l. c. *Boucher* l. c. I. p. 93 sq. *Meyer* l. c. p. 47.

21) *Pardessus* l. c. p. 297 sq.

22) *Pardessus* l. c. p. 303 sqq.

Sammlung nicht sowohl als Gesetz publicirt worden, als vielmehr eine Sammlung von richterlichen oder schiedsrichterlichen Entscheidungen nach dem Consulat [23]) oder Auszügen davon bildet, und nicht eigentlich Spuren einer officiellen Publication an sich trägt, und selbst die Unterschrift unter Clairacs Manuscript wohl nur die Attestation der Abschrift ist. Das Alter der Sammlung ist mit Sicherheit höher als in das 14te Jahrhundert hinauf zu setzen, da eine französische Verordnung von 1364 schon die Beobachtung der droits et jugements d'Oleron einschärft [24]). Die Sammlung zerfällt in den bisherigen Ausgaben, von denen die mit einem achtbaren Commentare versehene des Clairac die beste ist [25]) in 47. Artikel. Vollständiger ist jetzt der, nach einer Vergleichung mehrerer Manuscripte, veranstaltete Abdruck bey Pardessus. — Merkwürdig ist es, wie fast jeder Schriftsteller die Ehre der Sammlung seinem Vaterlande vindiciren will; es kann indessen kaum zweifelhaft seyn, daß sie in Frankreich entstand [26]).

3) Der *guidon de la mer*. Dieß ist eine, vermuthlich auch nicht officielle, Sammlung von Anweisungen, wie Kaufleute sich in Seesachen und Assecuranzangelegenheiten zu benehmen haben, welche für die Kaufleute von Rouen verfaßt ist, aber lange Zeit in Frankreich in großem Ansehen stand [27]). Der guidon zerfällt in 20 Capitel.

---

23) *Boucher* l. c. p. 133.

24) *Pardessus* l. c. p. 301 sq. *Meyer* l. c. p. 46. Uebrigens scheint es nicht zu verkennen, daß die ersten 24 Artikel in eine frühere Zeit zu setzen sind, als die folgenden. Vergl. *Meyer* l. c. p. 52 sq. *Pardessus* l. c. p. 320 sq.

25) In den Us et coutumes. Danach deutsch in Engelbrecht corp. jur. naut. italienisch in bibliotheca di gius nautico. Nach einem Manuscript des Escurial sind 25 Cap. bei Capmany II. p. 31 abgedruckt.

26) Darüber s. m. Selden l. c. L. II. c. 24. § 4. Morissot l. c. *Verwer* nederlantsch Seerechten p. 39. (in ed. 1711.) *Meyer* l. c. p. 65. den *Text* u. *Biben* bydragen to regtsgeleerth en wetgeving III. (1828) S. 229 ff. Pardessus l. c. chap. 9.

27) *Valin* comm. sur l'ordonnance I. p. 15. *Cleirac* Us et coutumes 2de partie, wo die Sammlung unter dem Titel „guidon pour ceux qui font marchandises et qui mettent à la mer avec les assurances d'Anvers et d'Amsterdam" p. 179 — 290 abgedruckt ist.

4) Das *consolato del mare*. Wie die Seerechtssammlungen im Mittelalter überhaupt, so entstand auch diejenige, welche späterhin unter den Namen des consolato del mare bekannt wurde. Um die Entstehung und das Alter des Consulats, oder wie es vollständiger gewöhnlich heißt, des libro del consulado, oder im catalonischen Exemplare llibre de consolat dels fets maritims, zu untersuchen, ist vorher genau zu bestimmen, worin denn eigentlich die Seerechtssammlung bestehe? Das Consulat, so wie wir es kennen, zerfällt in vier Theile. 1. Der erste Theil von Capitel 1—42 [28]) enthält eine Ordnung über das Verfahren der Consuln von Valencia. Dieser Theil fällt allem Anscheine nach, in das Jahr 1270. Zwar heißt es in dem, dem Consulate vorangestellten Register, über die Verleihung desselben an verschiedene Städte, in einem catalonischen Exemplare [29]), es sey bestätigt (fermats) und verliehen (atorgats) im Jahre 1270 durch König Jacob von Arragon und Valencia, und es möchte scheinen, als ob es daher als früher existirt habend anzusehen sey. Allein auf jeden Fall ist es jünger als 1262. Denn das zweite Capitel, (welches bey Capmany fehlt), will, daß die Consuln in der Marienkirche beeidigt werden sollen [30]); nun aber ist erst in dem Jahre 1262 der Bau dieser Kirche begonnen [31]). Dieser erste Theil scheint auch von Anfang an förmliches Gesetz gewesen zu seyn. 2. Die Capitel 43 und 44 sind offenbar Einschiebsel von denen man nicht recht sieht, wie sie dahin gerathen sind. Am Ende des 43. Capitel wird ausdrücklich gesagt, hier sey das Ende der Consulatsgerichtsordnung (ordine giudiciario della corte de i con-

---

28) *Capmany* codigo I. p. 321 ff. giebt nur 35 Capitel, und führt an, daß diese die einzigen seyen, welche dem Consulat von Barcellona (magistrado del mar de B.) als Richtschnur dienten.

29) Nach Westerweens, seiner Ausgabe vorangestellten, Bericht an den Leser (ist unpaginirt).

30) Nach dem catalonischen Texte. Der italienische bei Westerween hat nur „dentra alla chiesa maggiore“ d. h. etwa „in der Hauptkirche.“

31) *Fr. Diago* anal. del reyno de Valencia L. VII. cap. 55.

soli [32]), so daß also das 44ste, welches von den Maaßen in Alexandrien handelt, ganz offenbar nicht dahin gehört. Aber auch das 43ste muß hineingeschoben seyn, da es eine selbstständige Verordnung König Jacobs enthält, und sich selbst in der Ueberschrift als solche ankündigt. Es mag durch den verwandten Inhalt hieher gerathen seyn, da es von dem Eide der Advocaten handelt. 3. Mit dem 44sten Capitel nun beginnt die Sammlung der Seegewohnheiten, welche selbst so anfängt: „dieß sind die guten Einrichtungen und Gewohnheiten die die Seesachen angehen ꝛc." Aus derselben Einleitung, welche fortfährt, daß dieß die Gewohnheiten seyen, „die die erfahrnen Leute, welche in die Welt schifften, unsern Vorfahren zu geben angefangen" scheint zweyerley zu folgen. Einmal, daß die Sammlung nicht auf einmal entstanden, sondern wohl nach und nach vervollständigt ist, bis sie die Gestalt angenommen, in der sie auf uns gekommen [33]); was insbesondre auch dadurch unterstützt wird, daß so manche Capitel darin enthalten sind, die nur einem andern Capitel als Erläuterung dienen. Zweytens aber folgt daraus, daß die Sammlungen welche nun der gegenwärtigen Sammlung zum Grunde liegen, von practischen Seefahrern, seyen dieß nun Schiffer oder Kaufleute gewesen, veranstaltet sind, und eine Art conventioneller Reglemens, Auszüge aus Urtheilssprüchen ꝛc. enthalten haben. Geradezu zu behaupten, daß dies die Entstehungsart des Consulats selbst gewesen sey, [34]) möchte bey dem Character desselben gewagt seyn. Viemehr scheint das Consulat in einer späteren Zeit aus mehreren Sammlungen zusammengesetzt zu seyn; was durch die häufigen Wiederholungen,

---

32) Nach Westerweens ital. Ausg. p. 40. Bei Capmany a. a. O S. 339. blos fin del libro del consulado. Bei letzterem fehlt sowohl Cap. 43. wie 44. bei Westerween dagegen bilden sie Cap. 42. 43.

33) Aus andern Gründen ist auch eben dieser Meinung *Meyer* l. c. p. 33. S. auch *van Hall* l. c. p. 35 sq.

34) Dieß ist die Meiuung von *Capmany* codigo de costumbres marit. I. discurso del editor p. XIII. XIV. und *Meyer* l. c. p. 35.

durch mehrere Wiedersprüche, in denen verschiedene Capitel mit einander stehen, an Wahrscheinlichkeit gewinnt; und die Zersplitterung der Materien am einfachsten aufklärt. Auf jeden Fall scheint aber auch diese Sammlung keinen officiellen Character zu haben, sondern vielleicht von Kaufleuten und Schiffern als eine Art von Unterricht veranstaltet worden zn seyn. Auch hier ist sowohl über das Alter wie über das Vaterland der Sammlung gestritten. Einige [35]) wollen, daß es zur Zeit des heiligen Ludwig entstanden sey. Diese haben aber nur die unbegründete Angabe des Cajetan [36]) für sich, welche an sich schon nicht unverdächtig ist, da sie, wenigstens scheinbar, an Widersprüchen leidet, aber noch schwächer dadurch wird, daß er die Frage nach der Sammlung nicht ex professo behandelt, es also sehr möglich ist, daß er etwas ganz anderes meinte, als das Consulat, wenn gleich seine Beschreibung auf dieses paßt. Nach diesen wäre es 1075 in Pisa entstanden, wofür jedoch kein historisches Moment anzuführen ist; denn wenn gleich Azuni der als Senator bey dem Consulatgerichte in Neapel stand, in sofern einigen Glauben verdienen möchte, wenn er anführt, daß sich in den Archiven von Cagliari ein Codex mit der Ueberschrift „libre de consulat del fets maritims“ befand, so kann dieß doch weder für das Alter noch für das Vaterland des ursprünglichen Consulats etwas entscheiden. Das Vaterland des Consulats ist Barcelona [37]). Wahrscheinlich ist es, daß

---

35) Z. B. *Azuni* l. c. n. 8. *Westerween* l. c. Berigt an den Leser. *Mornachus* ad. L. 9. de L. Rhod. conf. Casaregis discursus legales II. p. 99. Gothofredus ad L. ἀξιωσις 9. de L. Rhod. c. 8. *Vinnius* ad Peckium in epist. dedicat.

36) *C. Cajetani* vita Gelasii pap. bei *Muratori* script. rer. ital. II. 402. Verwer nederlatsch Seeregten p. 52 hat nicht übel Lust das Consulat für eine Paraphrase des Wisbuyschen Seerechts zu halten.

37) Conf. *Capmany* l. c. discurso del editor p. XII. sq. *Van Hall* l. c. I. p. 35. *Boucher* l. c. I. ch. 15. Targa ponderazione sopra la contrattazione maritima cap. 96. pag. 223. A. M. zum Theil *Meyer* l. c. p. 35. Holst crit. Uebersicht der Völkerseerechte. I. S. 237 ff. S. aber auch Heeren über die Kreuzzüge S. 383. Marini storia del comm. dei Veneziani IV. p. 66. 67.

die heutige Sammlung im 13ten Jahrhundert entstand, obgleich sich, bey dem Abgange aller historischen Notiz darüber bey gleichzeitigen Geschichtschreibern, das eigentliche Entstehungsjahr nicht mit Gewißheit angeben läßt. [38]) Da das Consulat in diesem dritten Theile die Entscheidungen der Streitigkeiten noch immer an die ordentlichen Gerichte verweis't, so ist anzunehmen, daß es älter ist, als 1262. Denn in diesem Jahre erhielt der Magistrat von Barcelona das Recht jährliche Consuln zu erwählen, und 1268 dasjenige, beständige Consuln in überseeischen Plätzen zu halten [39]). Da das Consulat des Handels mit Syrien und Alexandrien schon erwähnt [40]), es sich aber nachweisen läßt, daß dieser recht in Schwung gekommen erst seit 1227, [41]) so scheint ferner zu folgen, daß es jünger als 1227, und vielleicht nicht lange nach diesem Jahre entstanden ist [42]). Dieser Theil geht von Cap. 44—296. (alias 294.) 4. Der letzte Theil endlich, der nicht einmal in der Zahl der Capitel sich den vorigen anschließt, enthält eine Art von Seekriegsreglement unter dem (catalonischen) Titel ordinacions de tot vexell qui armara per anar en corse e de tota armada ques faca per mar. Es läßt sich mit Wahrscheinlichkeit behaupten, daß auch dieser Theil in der ersten Hälfte oder um die Mitte des 13ten Jahrhunderts zusammen getragen ist. Er mag seine Entstehung bald nach dem vorigen erhalten haben. — Das Consulat wurde bald in mehrere Sprachen übersetzt, und wurde in verschiedenen Seestaaten ausdrücklich als Gesetz angenommen,

---

38) *Boucher* l. c. läßt es in drei Portionen von 800 — 1300 entstehen.

39) *Capmany* memorias historicas del antiguo comercio de Barcelona p. 32. 34. Dessen codigo de costumbres maritimas discurso del editor. p. XXI.

40) Consulato del mare cap. 75. 76. (*Westerv.* 77. 78. *Capm.*) cap. 272. (Capm. 274.)

41) In diesem Jahre ertheilte Jacob I. den Barcelonern ausgedehnte Rechte für den überseeischen Handel und den nach Alexandrien. *Capmany* memor. histor. II. n. IV. p. 11.

42) S. auch *Meyer* l. c. p. 31. sqq.

während es in anderen, wie in Italien, Frankreich ꝛc. wenigstens als subsidiaires Recht galt, was in Italien noch der Fall ist [43]). Was den Inhalt des Consulates, soweit es eine Sammlung von Seegewohnheiten enthält, betrifft, so leuchtet es ein, daß an eine im 13ten Jahrhunderte veranstaltete Sammlung von Rechtsgewohnheiten, deren Urheber nicht einmal Gelehrte gewesen sind, die Critik nicht den Maaßstab anlegen dürfe, nach welchem sie in gegenwärtiger Zeit den Werth eines Gesetzbuches messen würde; aber für jene Zeit enthält es sehr viel. Man findet hier kein Rechtssystem, aber es herrscht durch das ganze Buch ein solcher Geist der Billigkeit und der Rechtlichkeit, daß es schon dadurch Beachtung verdient. Man wird durch das Consulat gewissermaßen in das Seeleben jener Zeit eingeführt, und auf jeden Fall ist es von großer historischer Wichtigkeit. Es ist daher keinesweges gerecht, wenn Hübner ihm in einem so schonungslosen Tone allen Werth abspricht [44]). Man hat bisher die Ausgabe von Celelles, die dieser 1502 auf Befehl der Consuln in catalonischer Sprache in Barcelona veranstaltete, für die älteste Ausgabe des Consulats gehalten, Capmany aber behauptet eine Ausgabe gesehen zu haben, die um 1484 gedruckt seyn müsse [45]), und Boucher will eine Ausgabe von Celelles von 1494 gesehen haben [46]). Auf diese beyden folgt dann die angeführte catalonische Ausgabe des Celelles, welche 1592 wieder aufgelegt wurde. 1539 erschien eine Ausgabe des Biaz Romano in castilischer Sprache

---

43) Zeugnisse hiefür *de Lucca* de credito disc. 107. n. 6. *Casaregis* discursus legales disc. 213. *Targa* ponderazione p. 223. *Valin.* sur l'ordonnance und *Emerigon* traité des assur. in ihren Vorreden.

44) *Hübner* de la saisie des batimens neutres discours prelim. p. XI. „Ce n'est qu'un amas, ou recueil mal choisie de lois maritimes et positives et d'ordonnances particulières du moyen age ou des siècles peu éclairés jointes a une compilation de décisions privés.“ *Guichard* code des prises p. XVI. „leur réunion est un chaos de contradictions et d'usages differens“ etc.

45) *Capmany* codigo de costumbres I. disc. del editor p. LXVII. sqq.

46) *Boucher* l. c. cap. 12. Vielleicht fällt diese mit der, von welcher Capmany spricht, zusammen.

zu Valencia. Die erste italienische Ausgabe möchte diejenige seyn, welche 1549 in Venedig erschien, und sich ausdrücklich eine Uebersetzung aus dem spanischen nennt. Dann folgt die des G. B. Pedrezza 1576 und die des Paul Gerardo 1584, und endlich die von Casaregis 1579. 1599. Die besten neuen Ausgaben sind unbedenklich die von Westerween, der den catalonischen Text verglich, Leyden 1704 italienisch und holländisch herausgegebene, und die in Hinsicht auf Critik und äußere Ausstattung auch dieser noch vorzuziehende von Capmany in catalonischer Sprache mit castilianischer Uebersetzung [47]).

5) Das Wisbuysche Seerecht. Diese Sammlung hat ihren Namen daher, daß man ihre Redaction lange Zeit der Stadt Wisbuy zuschrieb, und sie für ein wirkliches Seegesetz dieser Stadt hielt. Wisbuy auf Gothland nämlich hatte früh einen ansehnlichen Handel, und von den deutschen Kaisern und Grafen von Holstein manche Privilegien in Beziehung auf seinen Handel erhalten, und nach einer sehr alten Urkunde, welche aber nichts sagt, als daß das Statut der Stadt Wisbuy, welches freilich auch Bestimmungen über das Seerecht enthielt, Kraft haben solle, nahm man an, daß König Magnus von Schweden der Stadt ihr

---

47) In dem ersten Bande des **codigo de costumbres maritimas. Madrid 1791.** Er behält aber die Reihefolge der Capitel nicht bei, sondern ordnet das Ganze systematisch in **24** Titel, unter deren jeden dann die dahin gehörenden Capitel, und zwar mit ihrer ursprünglichen Zahl bezeichnet, gebracht sind. Doch weichet die Zahlenbezeichnung der italienischen und der spanischen Ausgaben von einander ab; weil die italienische das **33.** und **116.** Capitel nicht hat. Nach dem catalonischem Texte von **1494** soll die Uebersetzung gefertigt seyn, die von ***Boucher*** **consulat de la mèr, ou pandectes de droit commercial maritime traduit du catalan en francois d'après l'édition originale de Barcelone de l'an 1494. à Paris 1808** den größten Theil des Inhalts des zweiten Bandes ausmacht. In dem gegenwärtigen Werke wird das Consulat nach dem Texte des Capmany und nach dem des Westeveen benutzt, dabei aber zur Erleichterung des Nachschlagens die Zahlen der Capitel nach Westerween angeführt.

Seerecht bestätigt habe [48]). Dieß ist indessen schon früher von Meyer und jetzt wieder von Pardessus mit Recht bestritten [49]). Ueberhaupt ist es ein Fehler, in welchen die rein theoretischen Forscher freilich oft gerathen sind, daß man durchaus an Localitäten knüpfen will, was einen viel universelleren Character hat. Man kann es noch heutiges Tages bemerken, wie, besonders im Seehandel, sich die Gebräuche verschiedener Länder einander mittheilen. So ist es auch in der alten Zeit geschehen. Wenn aber ein Volk sich erst die Gewohnheiten eines anderen angeeignet hat, so wird es keinen Anstand nehmen, auch die Quellen, aus denen es diese Gewohnheiten mit mehrerer Sicherheit kennen lernt, zu seinem Eigenthume zu machen. Die Stadt Wisbuy auf Gothland war eine der bedeutendsten Städte für den Handel des Mittelalters, besonders für den Verkehr in der Ostsee überhaupt. Es ließen daher früh hier sich deutsche Kaufleute nieder, welche Mitglieder der Hansa waren [50]). Der bedeutendste Handel der deutschen Hansa war im 15ten und 16ten Jahrhundert auf Flandern und Holland, wo sie, wie an anderen Orten ihre Comtoire hatte. Von hier aus nun wurde besonders der Handel nach Frankreich getrieben [51]). Es waren daher auch die Gebräuche der Holländer und Franzosen, die ihnen zunächst lagen, und diese sind es denn auch, welche man in dem so genannten Wisbuyschen Seerechte wiederfindet. Nur besteht das Wisbuysche Seerecht aus mehreren verschiedenen Bestandtheilen. Die ersten 12 Artikel der Sammlung enthalten durchaus hansische Gebräuche, unter denen die Erwähnung des Martinstages als desjenigen Tages, an welchem

---

48) Die Urkunde ist abgedruckt bei *Leipnitz* script. rer. Brunsvicens. tom III. Vergl. Fischer Geschichte des deutschen Handels I. S. 736. *Brokes* select. observat. forens. in append.

49) *Meyer* historia l. l. nauticar. p. 58 sq. *Pardessus* collection des loix marit. p. 400 sq.

50) Vergl. Sartorius Geschichte des Hans. Bundes Bd. I. S. 189 ff. Cranzii Vandalia II. c. 19. 20.

51) Das zeigt unter andern die Ordnung des Antwerpener Contors. Bei Marquard de jure merc. Anh. Lit. H. 2. p. 301 sqq.

die Sommermiethe eines Schiffes zu Ende geht [52]) hervorsticht. Eine Vergleichung mit dem alten Lübischen Seerechte, so wie die Beziehung der einzelen Artikel auf Orte in dem Lübischen Gebiete, weist die Verwandschaft dieser beyden Rechte nach. Die folgenden 24 Artikel, also Artikel 13—36 stimmen wörtlich mit dem Seerechte von Damme, überein, welches aber wieder eine Copie des Oleronschen Seerechts Art. 1—24 ist. Offenbar hatte die Stadt Damme das Oleronsche Seerecht recipirt, und aus dieser Stadt, oder wohl eher von Sluis, dem Vorhafen derselben, und der einzigen niederländischen Stadt, die im 15ten Jahrhunderte zur Hansa gehörte [53]), erhielten es die hansischen Kaufleute im Norden Europas. Daher die beständige Beziehung auf niederländische und französische Plätze. Die Identität dieses Theiles mit dem Oleronschen Seerechte ergiebt sich nicht nur aus der fast durchgehends wörtlichen Uebereinstimmung beyder, sondern auch aus der Ueberschrift, in welcher diese 24 Artikel die „Vonnissen" des Seerechts von Damme in Flandern nach dem Muster der roole des jugemens d'Oleron genannt werden. Denn daß das Seerecht von Damme jünger ist, wie das von Oleron ist wohl außer allem Zweifel [54]). Der dritte Theil, von dem Art. 37 an, ist identisch mit einem Rechte, welches man keineswegs gerade für das Recht von Amsterdam erklären sollte, da alles darauf hindeutet, daß es in einem größeren Umkreise galt; wie es denn namentlich als das Recht von Enchhuisen vorkommt, und mit dem von Stavern zusammenfällt; auch in Manuscripten dasselbe als das Recht

---

52) Wisbuy Seer. Art. 7. verglichen mit den Beschlüssen der Hansatage 1417. 1434. 1470. Vergl. auch Schwed. Seer. skiplego-balk (Abth. II.) Cap. 3. Lübeck Stat. B. VI. Tit. IV. Art. 4.

53) Denn ob eine Stadt Breda existirt und zur Hansa gehört habe, ist sehr ungewiß. Sartorius Gesch. des hans. Bundes Bd. I. S. 249. Not. 2.

54) Anderer Meinung Verwer nederlantsch Seerechten z. Art. 13. p. 39. S. aber *Meyer* l. c. p. 65. *Van Hall* l. c. I. p. 39. *Pardessus* l. c. p. 355 ff. *den Text* en *Biben* l. c. p. 250 ff. Auch Sartorius a. a. O. Bd. I. S. 382.

von Seeland, Holland und Flandern überschrieben ist [55]). Die beständige Erwähnung niederländischer Orte, niederländischer Münzen u. dgl. könnte es allerdings wahrscheinlich machen, daß dieser Theil rein holländischen Ursprungs sey, und von Holland nach Wisbuy kam [56]). Allein eine nähere Vergleichung ergiebt, daß viele der hier vorkommenden Bestimmungen hanseatischen Ursprunges sind. So erwähnen die Recesse 1412, 1418, 1447 des Kühlgeldes bey einer Getraideladung gerade auf die Weise wie Art. 46. des Wisbuyschen Seerechts; und bestimmen gleichfalls das Kuhlgeld in flämischen Groten. Besonders aber zeigt die sonst im holländischen Rechte nicht vorkommende Bestimmung, nach der, hinsichtlich der Frachtbezahlung für geworfene Güter, ein Unterschied eintritt, ob sie auf der ersten oder auf der zweiten Hälfte der Reise verloren wurden, die zwar nicht buchstäblich, aber doch ähnlich in dem Hansa-Recesse von 1447 vorkommt, einen Zusammenhang mit dem hansischen Rechte. Es scheint daher, als ob man diese Artikel für eine Sammlung von Bestimmungen halten müsse, die hansische Kaufleute mit einander verabredet haben, und die eben sowohl nach Holland wie nach Wisbuy ihren Weg gefunden haben. Dieß bestätigt sich noch mehr durch die Benennung Seerecht ꝛc. „dat de gemeene Koopmann un de Schippers gemaket hebben" ꝛc.; da der Ausdruck de gemene Coopmann, solche Kaufleute bezeichnet, die der gemeinen (gemeinschaftlichen) hansischen Privilegien genossen [57]). Die Artikel 71. und 72. sind Wiederholungen andrer schon in der Sammlung stehender Bestimmungen, die entweder durch den Sammler oder einen der ersten Abschreiber dahin gerathen sind. Wie nun ein solches Gemisch in eine Sammlung gerathen konnte, erklärt sich leicht, wenn man sich des Gedankens entäußert, daß man es mit einer officiellen Sammlung zu thun habe. Das ganze scheint nichts mehr zu

---

55) S. auch *Pardessus* l. c. p. 204.

56) Wie *Meyer* l. c. p. 68. Verwer a. a. O. S. 34 f. *Pardessus* l. c. p. 390 sqq. annehmen.

57) Wie auch Sartorius Gesch. des Hans. Bundes II. S. 539. zeigt.

seyn, als eine Privatsammlung, wenn es gleich eben so kühn ist, erkennen zu wollen, daß ein Lübecker es gesammelt habe [58]), als anzunehmen, daß der Herausgeber des ersten Abdrucks auch der Sammler sey [59]). Das große Ansehen zu welchem das Wisbuysche Seerecht gelangte, erklärt sich ganz einfach dadurch, daß die einzelen darin enthaltenen Theile dieses Ansehens schon genossen. Das Alter der Sammlung läßt sich schwerlich bestimmen. Da sie aber jünger seyn muß, als die darin enthaltenen einzelen Theile, da das Marsdiep erst seit kurz vor dem Ende des 14. Jahrhunderts existirt, und mehrere Male vorkommt, also der dritte Theil nicht älter seyn kann, so ist die Sammlung in den Anfang des 15. Jahrhunderts zu setzen [60]). Die älteste Ausgabe von dem Wisbuyschen Seerechte ist diejenige, welche in Copenhagen 1505 unter dem Titel „Waterrecht dat de Kooplüde un Schippers gemakt hebben to Wisby" gedruckt ist, seitdem ist es in fast allen Sprachen erschienen [61]).

6) Hanseatisches Seerecht. Schon frühe, im vierzehnten und funfzehnten Jahrhunderte, faßten die vereinigten Städte auf den Hansa-Tagen Beschlüsse, die in das Seerecht einschlugen; doch betrafen die mehrsten derselben, so wie sie in den Recessen enthalten sind, weniger eigentlich das Privat-Seerecht, als vielmehr die innere Polizey des Bundes selbst, und besonders die Bewahrung der ausschließlichen Rechte, die sich die Hansa erworben oder angemaßt hatte, und Ausschließung der fremden (Außerhansischen) von der Theilnahme daran. Alles waren aber einzele Verfügungen, und man darf an eine umfassende Gesetzgebung der

---

58) Wie *Meyer* l. c. p. 73. glaubt.

59) Wie *Pardessus* l. c. p. 446. annehmen will.

60) S. auch Verwer nederlantsch Seeregten p. 35. *Meyer* l. c. p. 75 f. *Pardessus* l. c. *Boucher* consulat de la mer I. p. 124 sq. findet in dem Art. 66. des Wisbuyschen Seerechts schon Lebensversicherungen!

61) Deutsch bei Engelbrecht, bei Marquard p. 674. ital. in biblioth. di gius naut. schwedisch bei Hadorp gambla Wisbuy sioe Raett. Holm. 1689. Ferner bei Brokes l. c. u. critischer bei Pardessus l. c.

Hansa auch im Seerechte nicht denken. Doch entstand aus den einzelen Statuten, und überhaupt aus dem Verkehre der hansischen Städte unter sich nach und nach eine Art Gewohnheitsrecht [62]), welches um so leichter bald gemeines Recht werden konnte, als ja die Hansa an fast allen Orten ihre Niederlassungen hatte, und ihr Uebergewicht auch in dieser Hinsicht selbst bey Fremden seinen Einfluß nicht verfehlen konnte. Diese Statuten und Gewohnheiten wurden von der Hansa selbst zuerst 1591 gesammelt, darauf aber revidirt, und unter dem Titel „der Ehrbarn Hanse-Städte Schiffs-ordnung und Seerecht, deren sich ihre Bürger, sonderlich die Schiffsrheder, Befrachter, Schiffer und Schiffsvolk zu verhalten, von neuem gebessert und unter gewisse Titul ausgetheilet" im Namen der Bürgermeister und Räthe der vereinigten Hansastädte unterm 23. May 1614 publicirt. Die Aehnlichkeit vieler Bestimmungen des Hanseatischen Seerechts mit denen des Wisbuyschen ist unverkennbar, und es ist sehr wohl möglich, daß dieses bey seiner Abfassuug berücksichtigt ist. Doch ist diese Aehnlichkeit kein Grund, um anzunehmen, daß gerade das hanseatische Seerecht eine bloße Nachbildung, gewissermaßen eine neue Auflage, des Wisbuyschen sey [63]). Beyde enthalten vielmehr gemeines Recht, welches sich unabhängig von Localitäten durch den Einfluß der Hansa, zum Theil in Gemäßheit der Beschlüsse der Hansa, gebildet hatte. Dieß erklärt ihre Uebereinstimmung zur Genüge, besonders wenn man dasjenige damit verbindet, was oben (Seite 20. 21.) über das Wisbuysche Seerecht gesagt ist. Es ist nach dem ersten Abdruck 1614 häufig wieder aufgelegt [64]).

---

62) S. auch Sartorius Gesch. des hans. B. II. S. 706 ff. Eichhorn deutsche Staats- und Rechtsgeschichte § 324. a. E. Bd. III. S. 287.

63) Wie unter andern Eichhorn a. a. O. S. 290. und v. Martens Grundriß § 145. wollen.

64) In Marquard de jure merc. S. 668. in Mevii comm. ad jus Lub. und bei Engelbrecht; franz. bei Cleirac Us et coutumes; holl. in 'tBoeck der Seerechten; engl. in general treatise on the dominion of the seas etc. ital. in bibliotheca di gius nautico; lat. in Kuricke comm. de jure marit. hanseatico etc.

Hinsichtlich ihrer Anwendung möchte ich diese Quellen in zwey Classen theilen; nämlich:

1) In solche, die förmlich als subsidiaires Recht recipirt sind. Dahin gehört z. B. allgemein das Römische Recht; das Hanseatische Seerecht in den Hansastädten, das Wisbuysche in Holland, das Consulat in Spanien und Italien u. s. w. Diese müssen natürlich, soweit sie recipirt sind, als subsidiaires Recht gelten, und die Grundlage der Entscheidung abgeben, so lange ihnen kein ausdrückliches Gesetz oder erweislich bestehende Gewohnheit entgegensteht.

2) Solche bey den dieß nicht der Fall ist. Diesen kann man Gesetzeskraft nie beylegen. Sie haben aber, in sofern als sie das Entstehen eines Principes nachweisen, oder dieses erläutern, einen bedeutenden historischen Werth, und können namentlich zur Erläuterung des gemeinen Rechtes große Dienste leisten, aber auch bey einer Erklärung der Gesetze einzeler Länder um so mehr von großem Nutzen seyn, als diese zum Theil aus ihnen, oder mit ihnen aus einer Quelle entstanden sind. Häufig findet der Widerspruch in außerwesentlichen Dingen Statt, wie z. B. in Bestimmung des Maaßes der Strafen ꝛc. In solchen Fällen lassen sich die scheinbar verschiedenen Bestimmungen auf ein gemeinschaftliches Princip zurückführen, und es kann eine Uebereinstimmung erkannt werden. Wo aber eine Vereinigung auf diese Weise nicht möglich ist, muß man untersuchen, welche Bestimmung überhaupt nach rechtswissenschaftlichen Grundsätzen den Vorzug verdiene und danach entscheiden. —

§. 361. Fortsetzung.

b) Besondre.

Die besonderen Quellen bestehen dann in denjenigen Gesetzen, die für ein einzeles Land, oder eine einzele Stadt als Gesetz promulgirt sind:

Portugal hat kein eigentliches Handelsseerecht. Eine Anzahl von Verordnungen, die sich in den allgemeinen Gesetzsammlungen

(welche aber auch nicht einmal einen officiellen Character haben, sondern von Privatpersonen gesammelt sind), zerstreut finden, sind zu einem großen Theile selbst nicht einmal gültig. Theils sind sie durch andre Verordnungen aufgehoben, theils überhaupt nicht in Kraft getreten [1]). Kaufmännische Streitigkeiten werden daher nach den Gebräuchen ja selbst nach den Gesetzen andrer Länder, besonders wohl Frankreichs, entschieden.

Spanien hat ebenfalls kein allgemeines Seerecht. Für Arragon wurde 1340 ein Seerecht durch den König Pedro publicirt [2]). Dann findet sich eine Verordnung des Raths von Barcelona von 1435 [3]). Außerdem existiren eine Menge alter Verordnungen. Das Consulat von Burgos hatte zu verschiedenen Zeiten einzele Verordnungen, besonders über Havarien erlassen. Diese wurden 1553 in Barcelona gesammelt, und mit den königlichen Privilegien unter dem Titel „Ordenanzas hechas por el prior y consules de la Universidad y casa de contratacion de esta M. N. y. M. L. [4]) ciudad de Burgos por sus magestades confirmadas para los negocios y usos tocantes á su jurisdiccion e juzgado“ gedruckt. Darin befinden sich 38 Capitel von 1537, die sich mit der Schiffahrt beschäftigten [5]). Sevilla erhielt 1543 das Recht, ein Consulat zu errichten, welches nun auch bald mehrere Verordnungen erließ, welche 1554 gesammelt wurden und die königliche Bestätigung erhielten. Sie galten für den Indischen Handel. Das wichtigste Gesetzbuch ist aber das

---

1) Vergl. den **Indice chronologico da legislaçao portugueza, posterior a publicaçao de codigo Filippino. de João Pedro Ribeiro. 1805 — 1807.** u. andere.

2) Findet sich italienisch in **biblioteca di gius nautico**; spanisch in **Capmany codigo tom. II.**; deutsch bei Engelbrecht.

3) Ist eben daselbst abgedruckt. Auch finden sich **Ordenanzas para la policia y gobierno de las embarcaciones mercantes von 1258** bei *Capmany*.

4) Die Buchstaben **M. N. y M. L.** bedeuten **muy noble y muy leal** sehr edle und sehr loyale. Ungefähr — „die gute Stadt.“ —

5) Abgedruckt bei *Capmany* l. c.

Consulat von Bilbao. Schon 1725 beschloß die junta general der Kaufmannschaft dieser Stadt die Abfassung eines allgemeinen Gesetzbuches. Doch erfolgte erst 1737 die Publication der neuen Ordonnanz unter dem Titel: ordenanzas de la illustre universidad y casa de contratacion de la M. N. y. M. L. villa de Bilbao, aprobados por el Rey nuestro Señor Don Felipe V. año 1737. Davon sind darauf neue Auflagen 1760, 1769 und 1787 erschienen [6]). Durch königliche Verordnung vom August 1827 wurde diese Ordonanz von Bilbao zum allgemeinen Gesetzbuche für Spanien erhoben. Eine vortreffliche Hafenordnung findet sich in den spanischen Seekriegsreglement [7]) in welchem sie den 5ten Abschnitt (tratado) des siebenten Titels bildet. Sie ist aber auch in einem Auszuge besondes publicirt [8]). Einige, wiewohl sehr dürftige seerechtliche Bestimmungen befinden sich schon in dem Codigo de las Partidas, que mando promulgar por los años de 1266 el rey Don Alonzo el Sabio und zwar in dem achten und neunten Titel der zweyten Partida. Der erstere enthält nur einige Bestimmungen über die Verantwortlichkeit von Schiffer und Schiffsvolk für die anvertrauten Güter, die, wie man, besonders auch aus der Zusammenstellung der Gastwirthe und Schiffer, klar erkennen kann, zum Theil römischen Ursprunges sind. Der neunte Titel redet besonders von dem Seewurf, und ist bemerkenswerth vorzüglich durch das schon darin enthaltene Verbot des Schiffbruchsvortheils [9]). Man findet die hieher gehörigen Stellen abgedruckt in *Capmany* codigo de costumbres maritimas II. 22 sqq. unter dem Titel „Colleccion de leyes nautico-mercantiles para los puertos y costas de la corona de Castilla y Leon.“

---

6) Eine neuere Ausgabe von **1819**, die existiren soll, ist mir nicht zu Gesichte gekommen.

7) **Ordenanzas de la armada naval et de sus fuerzas en la mar. Madrid 1793.** In der Originalausgabe in **2** Foliobänden, die ich vor mir habe, ein wahres Prachtwerk.

8) **Ordenanza de la Polizia general de los puertos y otros qualesquier fondeaderos à cargo de los capitanos de ellos.**

9) **Partida II. tit. IX. ley. 7.**

Italien hatte früher nur das consolato del mare, und die allgemeinen Seegewohnheiten, die für Venedig in dem codice per la Veneta mercantile marina 1786 gesammelt und durch ein Decret des Senats vom 20. September 1786 publicirt wurden [10]). — Neapel hatte einzele Verordnungen die von Carl III. vereinigt und in 72 Capitel gebracht, publicirt wurden [11]). Toscana hatte ein Gesetz vom 10. October 1748 und Genua einzele Bestimmungen in seinem Statut von 1610 zu denen das consolato del mare recipirt war. Sardinien, welches wohl ebenfalls ursprünglich nur nach allgemeinen Gewohnheiten verfuhr, richtete sich, seitdem es unter die Könige Arragons gekommen war, nach dem Consulat. Nach Azuni [12]) der bei dem Consulatsgerichte in Neapel als Senator stand, und daher einigen Glauben verdient, befindet sich in den Archiven von Cagliari ein Codex unter dem Titel libre de consulat dels fets maritimes, so wie ein Privilegium Peters I. „recognoverunt proceres" mit der Erläuterung Jacobs I. von 11. August 1271, und die Capitel Peters III. vom Dec. 1340. Später dagegen galt auch in Sardinien das Consulat und das gemeine Recht. Neapel, Venedig, Toscana nnd Genua richten sich jetzt nach französischem Rechte [13]).

Frankreich hatte, außer dem Capitulare de litorum custodia nur das Gesetz von Oleron und den Guidon de la mer. Das erste eigentliche Seegesetz erhielt es 1400 von Carl VI., dann 1480 eine Ordonnanz Ludwigs XI. Unter Franz I. erfolgte die Ordonnanz vom July 1517 und die vom Februar 1543, welche letztere Heinrich III. 1584 vervollständigt erneuerte, Ludwig XIII. erließ die Ordonanz vom Januar 1629. Alle diese

---

10) Il codice per la Veneta mercantile marina. Venezia 1786.

11) In der pragmatica 14 vom 31. Januar 1759, durch welche alle früheren Verordnungen abgeschafft wurden.

12) *Azuni* origine et progrés p. 236 sq.

13) S. auch Capei in Mittermaier und Zachariä Zeitschr. für Rechtswissensch. und Gesetzgeb. des Auslandes 1. Heft (Heidelberg 1829.) S. 78 und 79.

Verordnungen verschwanden aber, da Ludwig XIV. 1681 unterm 23. August das Meisterwerk der Gesetzgebung, die Ordonnance de la marine publiciren ließ, welche nun das einzige geltende Gesetz wurde. Dieses Gesetz, zu welchem Valin seinen, unten anzuführenden (§. 262.) vortrefflichen Commentar schrieb, ist die Grundlage des, in dem mit dem 1. Januar 1808 in Kraft getretenen code de commerce enthaltenen, Seerechts. Letzterer hebt alle früheren Gesetze auf [14]), doch gilt die Ordonnanz noch in allen Puncten, die in das öffentliche Recht eingreifen, und subsidiär überall, wo der code de commerce schweigt.

Holland fehlte es lange an eigentlichen Gesetzen über das Seerecht. Alles wurde nach den allgemeinen Rechtsgewohnheiten und nach dem Wisbuyschen Seerechte geschlichtet, welches bis auf die neuste Zeit galt. Verwer hält zwar die „Vonnissen van den Water Regten ten Damme in Vlaenderen," die unter dem Namen des Rechts von Westcappeln bekannter sind, für das älteste holländische Seerecht [15]); allein es ist mehr als wahrscheinlich, daß dieses Recht von Westcappeln identisch mit dem Rechte von Damme und dem Wisbuyschen Seerechte ist. Dazu kam die Verordnung Carls V. vom 19. July 1551 und von Philipp II. vom 31. October 1563 [16]). Späterhin galt auch in Holland das Napoleonische Recht, bis im Jahr 1826 ein neues Handels-

---

14) Decrét du 15. Sept. 1807.

15) *Verwer* Nederlants See-Regten, avaryen en Bodemeryen begrepen in de gemeene costuimen van der See, de Placaten van Keiser Karel den Vyfden en Koning Filips II. etc. tot Amsterdam 1711. S. 35 f. Vergl. auch *van Hall* de magistro navis p. 45. sqq. parte I.

16) Ordonnantie statuit ende nieuw Edict van Keiser Karel de Vyfden op het faict van der Seevaerte van den 19. Julius 1551. in 'tboeck der Seerechten. De nader ordonnantie statuit ende eeuwig Edict van Koning Filips van Spanje op het faict van der Seevaert van den 31. Oct. 1563. Mit anteikeningen abgedruckt bei Verwer.

gesetzbuch [17]) publicirt wurde, welches im zweyten Buche das Seerecht enthält.

Preußen hat erst spät ein vollständiges Seerecht erhalten. Mehrere Städte hatten das Lübische Recht recipirt; in den zur Hansa gehörenden kann man auch wohl das hanseatische Seerecht als gültig ansehen [18]). Doch kennt man schon eine alte Verordnung der Stadt Königsberg von 1278, welche in drey Sätzen einige polizeiliche Vorschriften enthält. Sonst gab es überhaupt nur einzele Verordnungen, wie die von 1420, 1425, 1434 u. s. f. Unter der Regierung Johannes Sigismunds wurde 1625 ein preußisches Landrecht publicirt, welches in dem 12ten Titel des 4ten Buches einige Bestimmungen über Schiffs- und Seehändel hat. Die Unzulänglichkeit der darin enthaltenen wenigen Bestimmungen bewirkte es, daß, nachdem 1721 das Preußische Landrecht einer abermaligen Revision unterworfen worden, der Secretair der Admiralitätskammer zu Königsberg, Aug. Hypolit Bone den Auftrag erhielt, ein Seerecht zu entwerfen, welches denn auch gebilligt wurde, und unterm 11. December 1727 für das Königreich Preußen publicirt wurde [19]). Von späteren Verordnungen sind die bemerkenswerthesten die Strandungsordnung vom 10. November 1728 mit der Declaration vom 20. November 1741; die Declaration des 10ten Artikels des älteren Bordingsreglements

---

17) Nach dem **163.** Artickel des Grundgesetzes mußte eine gleiche Gesetzgebung für das ganze Königreich eingeführt werden; von der daher das **Wetboek van Koophandel** nur einen Theil bildet. Das Publicationspatent ist vom **23.** März **1826.** Das Gesetzbuch ist zwar im Ganzen nur eine Bearbeitung des **code de commerce**; es enthält indessen manche Vervollständigung und manche wirkliche Verbesserung. Verglichen zu werden verdienen die **opinions énoncées par Mr. Donker Curtius van Tienhoven deputé de la Hollande aux étas généraux, lors de la discussion sur le projét du code de commerce. Dortrecht 1826.**

18) Vergl. unter andern Danziger Willkuhr von **1597**, wo es heißt „Mit der Schiffsordnung soll es gehalten werden, und auch für ein Recht hier seyn, wie es von der sämmtlichen Hansa **1591** geschlossen und in Druck gefertiget."

19) Der Abdruck, den ich vor mir habe ist Königsberg **1770** erschienen, und enthält in einem Anhange eine Sammlung der späteren Verordnungen.

(1619) vom 11. Jannar 1753 und die Verordnungen wegen der 1765 in Berlin errichteten Assecuranzcompagnie. In dem, unterm 5. Februar 1794 publicirten, mit dem 1. Juni desselben Jahres in Kraft getretenen, allgemeinen Landrecht für die Preußischen Staaten wurde darauf ein vollständigeres Seerecht publicirt, welches sich in dem achten Titel des zweyten Theils findet, dessen elfter Abschnitt von Rhedern, Schiffern und Befrachtern, und dessen zwölfter Abschnitt von Havarie und Seeschäden handelt. Dazu sind durch die Cabinettsordre vom 10. August 1808 und durch die Rescripte vom 15. August 1812 und 28. Dec. 1821 einige Erläuterungen gekommen; auch ist unterm 25. April 1816 ein Rescript, welches eine Declaration wegen der Regulirung in Haviesachen enthält, erlassen. Für Danzig wurde unterm 30. Jan. 1821 eine Hafenordnung publicirt.

Lübeck und Bremen als vorzügliche Glieder der Hansa haben mit dieser hinsichtlich des Seerechts ein Schicksal gehabt. Sie haben daher wohl ursprünglich überhaupt sich an die Gewohnheiten gehalten, die überhaupt die Quelle des Seerechts für die nordischen Staaten waren. Doch kennt man schon ein altes Seerecht von Lübeck von 1299, und eines von Bremen, welches in den Statuten von 1433 befindlich und unter dem Namen des von Rhedenschen Codex bekannt ist [20]). Späterhin sind die Seegesetze von Lübeck in die Statuten aufgenommen, dessen sechsten Theil sie bilden, zu denen aber einzele neuere Verordnungen hinzugekommen sind. Von Bremen ist kein neueres Seerecht bekannt. Hier gilt daher gemeines Recht.

Oesterreich erhielt durch Maria Theresia sein erstes Seerecht, welches unterm 25. April 1774 von Wien aus unter dem Titel: Editto politico di navegazione mercantile austriaca

---

20) Dieser Codex ist datirt vom **19. März 1533**; das Gesetz selbst aber ist älter. Es ist herausgegeben in *de Post* **Spec. inaugur. de cura ampl. Senat civit Bremens. circa rem nauticam. Gotting. 1780.** Das Lübecker Gesetz steht bei **Dreyer specimen circa inhum. jus naufrag.** Beide sind auch bei Engelbrecht abgedruckt.

publicirt wurde. Dazu sind mehrere einzele Verordnungen erlassen, welche in der neuen Auflage, welche 1818 in Triest erschien im Anhange (aggiunta) von Seite 123 an, mit abgedruckt sind. Merkwürdig ist es, daß das Edict, welches eines der vollständigsten Gesetzbücher in der Lehre vom Schiffer und Schiffsvolk ist, die Lehre vom Frachtcontracte nur gewissermaßen nebenbey erörtert, die Havarie und Bodmerey aber ganz übergeht. Nicht übel sind hier die Bestimmungen über die Nationalität der Schiffe;, wenn man nur von der lächerlichen Scheu vor den Barbaresken absieht.

Dännemark erhielt sein erstes geschriebenes Seerecht 1561, welches 1572 und 1642 verbessert erschien. Später wurde das Seerecht in das Gesetzbuch Christians V. von 1683 aufgenommen, wo es in dem vierten Buche enthalten ist.

Schweden erhielt sein, noch geltendes, Seerecht 1667. Diesem sind aber viele einzele Verordnungen gefolgt, welche Flintberg mit dem Seerechte im Auszuge herausgegeben hat (§. 362.) Früher wurde gestritten, ob dieses Seerecht auch in Pommern gelte [21]). Allein es scheint wohl ausgemacht, daß die Städte in Pommern überhaupt das Lübische und Hanseatische Seerecht recipirt hatten (s. Note 18.); also das Schwedische Seerecht auch in Schwedisch Pommern, welchem, nach der durch den Osnabrücker Frieden geschehenen Abtretung Hinterpommerns an Schweden, der Gebrauch seines früheren Rechts gesichert war [22]), nicht angewendet werden kann.

Rußland nahm wohl durch seine Verbindungen mit der Hansa an dessen Institutionen Antheil. Dieß beweis't unter andern die Aehnlichkeit, welche ein altes Rigisches Seerecht von 1542 [23]) mit den übrigen bekannten Rechtsbüchern hat. 1720

---

[21]) Vergl. Hagemeisters Vorrede zu seiner Uebersetzung von Flintberg.

[22]) **Instrumentum pacis Osnabrugensis Art. 10.** (Reichsabsch. Thl. 3. Seite 591 f.) Bedenken des Schwedischen Senats 16. October 1703. (Dähnert Sammlung der Pommer. Landesgesetze, Suppl. Bd. II. S. 443.)

[23]) Es steht in Oelrichs Rigische Recht un de gemenen Stichtischen Rechte ym Sticht van Ryga. Genau genommen darf man Riga nicht zu Rußland zählen, allein in der Beziehung in der hier die Rede davon ist, kann man es anführen.

erließ Peter I. die erste allgemeine Verordnung. Das jetzt geltende Seerecht ist die Kaiserl. Russische Ordnung der Handelsschiffahrt auf Flüssen, Seen und Meeren, auf Befehl aus dem Russischen übersetzt von Arndt, Petersburg 1781 [24]). Die später ergangenen Ukasen [25]) enthalten wenig oder nichts, was in das Privatseerecht einschlägt. Auch Präjudicaten legt man hier einiges Gewicht bey; aber diese geben keine Norm für künftige Fälle ab, wenn sie Entscheidung einer Privatsache nach bestehenden Gesetzen enthalten, sondern nur, wenn sie ein Princip aussprechen, über welches kein Gesetz oder kein deutliches Gesetz vorhanden ist; [26]) und zwar, wenn man von der Verordnung, nach der Gesetze nur gelten, wenn sie gedruckt sind [27]); analogisch schließen darf, auch nur, wenn sie durch den Druck zur allgemeinen Kenntniß gebracht sind [28]). Die vorkommenden allgemeineren Fragen werden nach dem Russischen Landrechte [29]), nach welchem auch Handelsstreitigkeiten entschieden werden sollen [30]) beurtheilt, und, wo kein Gesetz existirt,

---

24) Eine andere Uebersetzung erschien Braunschweig **1815.**

25) Diese sind **1)** namentliche Ukasen, d. h. solche die von dem Kaiser unmittelbar herrühren, und wieder eingetheilt werden in unterschriebene und auf allerhöchsten Befehl eröffnete Ukasen. Erstere sind vom Kaiser eigenhändig, letztere von Senatoren oder Mitgliedern der Synode, Ministern, Staats- und Reichssecretairen, dienstthuenden Adjudanten im Namen des Kaisers unterschrieben. **2)** Den namentlichen stehen die Senats-Ukasen entgegen.

26) Vergl. Ukas **15.** Juny **1714. 17.** März **1731. 29.** Nov. **1804.** Auch Ukasen, die bloß eine Privatsache entscheiden, sollen nicht auf andre Fälle angewendet werden. Ukas **15.** Juny **1714.** S. auch Institutionen des Russischen Rechts, auf allerhöchsten Befehl von der Gesetzcommission herausgegeben. Petersburg **1819.** § **24.**

27) Ukas **14.** März **1764. 19.** Oct. **1773. 19.** May **1806.** Instit. des Russ. Rechts. § **35.**

28) Darauf scheint es auch hinzudeuten, wenn in dem Ukas vom 8. Sept. **1802** verordnet ist, daß der Senat jeden Monat einen Auszug aus den bei ihm abgegebenen Entscheidungen bekannt machen soll.

29) **Uloshenie** (oder allgemeines russisches Landr. von Czar Alexei Michailowitsch **29.** Jan. **1649.**)

30) S. d. Organisation der Gesetzcommission vom **7.** März **1809.** No. **21.**

welches sich auf einen Fall anwenden ließe, recurrirt man auf das allgemeine Princip [31]).

England verdankt die ganze Grundlage seines Seehandels= und Seerechts=Systems Cromwell. Dieser nämlich gab dem Lande die berühmte navigation act von 1651, deren Vorzüge so sehr anerkannt wurden, daß nach der Restauration der königlichen Gewalt, wo man dieses Gesetz in seiner ursprünglichen revolutionairen Form nicht fortbestehen lassen konnte, dasselbe demungeachtet fast seinem ganzen Inhalte nach, und mit geringen Abänderungen durch einen Parlamentsbeschluß in der constitutionellen Form zum Gesetze erhoben wurde. Dieß ist das stat. 12. Charles II. c. 18. (von 1660). Alle späteren Gesetze schließen sich, was das System der englischen Handelspolitik betrifft, an dieses nur an, indem sie diejenigen Verbesserungen einführen, welche die Erfahrung als nothwendig erkannt hat, aber immer den Geist der alten Verordnung athmen. Unter den späteren Gesetzen verdient das stat. 26. George III. (1786) cap. 60. ausgezeichnet zu werden, welches man als die Stamm=Mutter einer anderen Art von Gesetzen ansehen kann. Es ist dieß nämlich die berühmte registry act, welche als die Basis der Verordnungen über die Registrirung der Schiffe angesehen werden kann. In privatrechtlicher Hinsicht sind freylich alle englischen Gesetze sehr mangelhaft. Man betrachtet hier das Seerecht als juris gentium (im Sinne des Römischen Rechtes) und legt daher allerdings auch auf die Quellen des gemeinen Seerechts einiges Gewicht. Unter diesen soll als wirklich subsidiaires Gesetz das Oleronsche Seerecht gelten [32]). Indessen scheint man es doch mehr wissenschaftlich, wie als eigentliches Gesetz zu benutzen. Eine fernere Quelle des englischen Rechts überhaupt, sind die Entscheidungen früherer Fälle, (precedents). Diese sind daher auch eine Quelle des Seerechts, und ihre Autorität ist um

---

31) Unterlegung 28. Februar 1804 S. 17 ff. S. auch Institutionen des Russ. Rechts. S. 165. Bd. I.

32) S. u. a. Blackstone's commentaries I. 419. IV. 423.

so größer, je mehr der Richter von welchem sie herrühren, in Ansehen stand [33]). Nur versteht es sich, daß sie nicht absolutes Recht bilden, sondern nur die Gesetze ergänzen, und daß neuere Gesetze ihnen vorgehen. Auch fehlt es nicht an Beyspielen, daß in späteren Entscheidungen das Princip einer früheren umgestoßen (overruled) worden.

Nordamerica beobachtet noch größtentheils das englische Recht. Doch muß man sich wohl vorsehen. Natürlich haben die englischen Gesetze und Entscheidungen, die nach der Befreyung America's erfolgten, keine eigentlich bindende Kraft mehr, auch sind mehrere einzele Congreßacten [34]) erfolgt, die Bestimmungen über das Seerecht enthalten, unter denen die Registeracten vom 31. December 1792 und vom 18. Februar 1793, durch die aber das damalige englische Recht nur wenig modificirt wird, bemerkenswerth sind. Von englischen Schriftstellern haben wohl in America, für das Recht überhaupt, Blackstone, und für das Seerecht insbesondre Abbot, die mehrste Autorität genossen (§. 362). Außerdem genießen jetzt auch die Entscheidungen der Amerikanischen Gerichte Autorität.

---

33) Berühmt sind, was das Seerecht anbetrifft, und mit Recht, besonders die Fälle die in dem **court of admiralty** durch **Sir William Scott** entschieden sind. Die Raisonnements Sir W. Scott's und die darauf gebauten Entscheidungen zeichnen sich durch eine Gründlichkeit und Klarheit der Argumentation und durch ein Streben nach Gerechtigkeit aus, welche die höchste Achtung verdienen. Besonders wichtig sind sie in Beziehung auf das Recht in Kriegszeiten. Sie sind gesammelt in ***Robinson*** **reports of cases argued and determined in the high court of Admiralty commencing with the judgements of the right hon. Sir William Scott. 6 Bde. London 1798 — 1806.** Fortgesetzt von ***Edwards*** und ***Dodson.*** Ein Joshua Green hat zu diesen Sammlungen **1818** einen **digested index** herausgegeben, der, indem er die Fälle nach den Materien alphabetisch ordnet, und dann anzeigt, wo sie stehen, das Auffinden sehr erleichtert. — Diese Sammlung ist jedem zur Lectüre zu empfehlen.

34) Die officielle Gesetzsammlung, welche in vielen Bänden besteht und die seerechtlichen Verordnungen unter den anderen Verfügungen enthält, führt den einfachen Titel **Laws of the united states of America,** und wird allegirt durch die Buchstaben **U. S. L. (united states laws).**

Brasilien hat, so viel mir bekannt geworden, kein Seegesetz. Selbst an einzelen Verordnungen ist man hier sehr arm. Ich habe in den Gesetzsammlungen, die mir vollständig zu Gebote standen [35]), keine in das Privatrecht einschlagende Verordnungen gefunden. Zu bemerken sind nur zwey Gesetze, von denen das eine bestimmt, mit welchen Papieren Schiffe versehen seyn müssen, um in Brasilianischen Häfen zugelassen zu werden [36]), die andre das Caperreglement [37]) enthält. Die Brasilianische Constitution spricht den Grundsatz gänzlicher Handels- und Gewerbefreyheit aus [38]).

§. 362. Hamburger Seerecht.

Hamburg muß wohl ursprünglich in Seesachen dieselben Gewohnheiten und Gebräuche befolgt haben, wie die übrigen Städte der Hansa. Doch hat Hamburg ein geschriebenes Seerecht schon in seinem ersten Statute 1276 erhalten, welches jedoch sehr dürftig ist. Es läßt sich daher erwarten, daß es aus den gemeinsamen Beschlüssen der Hansa und aus den Seegewohnheiten des Mittelalters ergänzt worden sey. Deshalb nahm Hamburg auch 1591 wohl mit den übrigen Städten das Hanseatische Seerecht an, welches ihm jedoch bald entbehrlich geworden, da es 1603 ein neues

---

35) Diese Gesetzsammlungen sind: 1) Codigo Brasiliense, ou colleçao das leis, alvarás, decretos, cartas regias de principe regente a estes estados 4 vol. kl. Fol. Rio de Janeiro 1808—1824. 2) Colleçao das leis e decretos do imperio do Brasil desde a feliz epoca da sua independencia 2 vol 4. Rio de Janeiro 1827. 1828. 3) Parecer da commissao de fezenda da camara dos deputados da assembleá geral legislativa do imperio do Brasil. Rio de Janeiro 1826. 1 vol 4.

36) Alvará com força de lei 20 Junho 1811 ist ergänzt durch decreto de 18. de Junho 1814.

37) Alvará de regimento dos corsarios contra propiedades e pavilhão portuguez de 30 de Dec. 1822. Ist so ziemlich das erste Gesetz, was der Kaiser von Brasilien nach der Unabhängigkeitserklärung erließ.

38) Constituçao politico do imperio do Brasil de 25 de Março 1824 tit. VIII. art 179. num. 24.

Statut, und in diesem in mehreren Titeln des zweyten Theiles ein vollständigeres Seerecht erhielt. Diesem sind späterhin mehrere Verordnungen über einzele Materien gefolgt, die am gehörigen Orte werden angeführt werden. Subsidiär gelten in Hamburg das Römische Recht und das Hanseatische Seerecht. Letzteres kann freilich, in sofern das statutarische Recht vollständiger ist, im Ganzen in Hamburg eben so, wie überhaupt, nur einen wissenschaftlichen Werth haben. Allein man kann es oft zur Erläuterung des Statutes anwenden, und muß ihm dann selbst den Vorzug vor den älteren, eigentlich Hamburgischen, Gesetzen geben. Das Römische Recht dagegen kommt in Hamburg im Seerecht in derselben Art zur Anwendung, in der es überhaupt gilt.

§. 363. Literatur. [1])

Die Literatur des Seerechtes ist im Ganzen sehr dürftig, wenigstens sofern von dem eigentlichen Seehandelsrechte die Rede ist. Einzelne Zweige des See-Völkerrechts dagegen sind häufiger bearbeitet. Auch im Seehandelsrechte sind die Rechte einzeler Staaten, namentlich der Engländer und Franzosen, weit genügender bearbeitet, als das allgemeine Recht, von welchem letzteren namentlich die neuere Literatur fast nichts aufzuweisen hat.

A. Literatur für das gemeine Recht.

1. Quellensammlungen.

A. Verwer Nederlants See-Rechten. Amsterdam 1711. *G. Welwood* abridgement of all the sea laws. London 1613. *Clairac* Us et coutumes de la mer. Rouen 1671. A general treatise of the dominion and the laws of the sea. London 1705. Bibliotheca di gius nautico. Firence 1785. Engelbrecht corpus juris nautici, sämmtlich sehr unvollständig. *Azuni*

---

[1]) *A. Langii* brevis introductio in notitiam legum nauticarum et scriptorum juris reique maritimae Lubecae 1713. C. C. G. Friderici progr. de celebratissimis juris maritimi scriptor. Lips. 1758 J. S. Erfch Literatur der Jurisprudenz, Politik und Cameralistik.

origine et progrès du droit et de la legislation maritime etc. Paris 1810. *Pardessus* collection des loix maritimes anterieures au 18 siècle Paris 1828 und *Capmany* l. c.

2) Systeme und Commentare.

F. Stypmann de jure maritimo et nautico partes 4. supplet. a Fritzio Gryphsw. 1652. 4. Geschmacklose Arbeit im Dissertationenstil mit Beymischung vieler Allotrien. — *J. Loccenius* de jure maritimo et navali Amstelod. 1651. 12. Für seine Zeit ein gutes Buch, das in den nordischen Häfen früher selbst Autorität genoß [2]). — *H. Wedderkop* introductio in jus nauticum. Flendsb. 1651. 4. Mühsam aus den Nordischen Quellen zusammengestellt, aber durch den abscheulichen Vortrag in Wollfischer Manier ungenießbar. Auch nicht vollständig. — Molloy de jure maritimo et navali 1676. Ist der Nachweisuugen wegen interessant, sonst aber, obgleich er mehrere Auflagen erlebt hat, ohne selbständigen Werth [3]) — J. J. Surland Grundsätze des Europäischen Seerechts. Hannover 1750. Jämmerlich. — Fr. Roccus de navibus et naulo Ultraj. 1708. Trotz der Kürze nicht ohne Werth; ist ins Holländische übersetzt Amsterdam 1737 erschienen. — Der wohlinstruirte Schiffer Hamburg 1727 und von Engelbrecht unter dem Titel der wohlunterwiesene Schiffer Lübeck 1792. War seiner Zeit ein sehr gutes Buch; nur dürfte es für die gegenwärtige Zeit nicht genügen. — G. Brarens System der Schifferkunde Friedrichsstadt 1807 gehört eigentlich nur theilweise ins Seerecht. — The shipmasters assistant and owners manuel, by a gentle-

---

2) Diese beyden, nebst *Kuricke* jus marit. hanseat., findet man beisammen in Heinecii scriptorum de jure maritimo et nautico fasciculus. Halae 1740.

3) Molloy war ein Engländer, hat aber auch in England eben keine Autorität. Sir William Scott äußert in dem Falle der Gratitudine, Mazzola, indem er verschiedene Autoren durchgeht, „of Molloy I say nothing, knowing well, that the authority to which he refers does not sustain him, and that his own authority amounts to little“ in *Robinson* Admiralty reports Vol. III. S. 269.

man of the inner temple London 1795 und öfter. Wie die beyden vorigen, mehr eine Anleitung für Schiffer. — Jacobsen Seerecht des Kriegs und Friedens. Altona 1815. Jacobsen scheint nicht im Stande, sich zu selbständigen Betrachtungen zu erheben. So ist auch dieß eine, nicht ohne Fleiß gearbeitete, bloße Compilation; größtentheils Uebersetzung von Auszügen aus Abbot. Dabey sieht man es dem Buche an, daß sich der Verfasser besonders mit dem Seerecht des Krieges, wie er es nennt, beschäftigt hat; überhaupt folgt er fast ausschließlich Englischen und französischen Entscheidungen, einzeln einmal einer Dänischen oder Hamburgischen. — *Azuni* systema universale dei principi del diritto mar. Firence 1759.

3) Commentare über einzele der alten Seegesetze. Diese sind bei den einzelen Gesetzen §. 360 angeführt.

B. Literatur des Seerechts einzeler Länder.

Portugal. *José da Silva Lisboa* principios de direito mercantil e leys de Marinha. Lissab. 1801. Man würde sehr irren, suchte man hier eine Erörterung des Portugiesischen Rechts. Vielmehr ist das ganze nichts, als eine Zusammenstellung der Lehren bekannter Schriftsteller und Gesetze, von welchen letzteren besonders die Ordonnance de la marine, und Valin hergehalten hat. Doch werden beiläufig einige portugiesische Gesetze angeführt.

Spanien. Quellensammlung das mehrmals angeführte Buch von *Capmany*. Desselben memorias historicas sobre la marina etc. de Barcelona. Madrid 1779. *Hevia Bolanos* Laberinto del commercio 1619. *Liñano* norte de la contratacion de las indias 1672.

Italien. Sowohl das oben angeführte Werk von Roccus, der in Neapel lebte, wie *Targa* ponderazione sopra la contrattazione maritima Genova 1750 gehören der Literatur des gemeinen Rechts an. Targa commentirt besonders das Con-

sulat, und benutzt die älteren Schriftsteller, wie Scaccia, Straccha, die in Heineccii fasciculus gesammelten u. s. w.

Frankreich. Vorzüglich *Valin* nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du Mois d'Août 1681 à la Rochelle 1760. Ein ausgezeichnetes Werk, das auch jetzt noch Werth hat, und auch ausserhalb Frankreichs berücksichtigt zu werden verdient. — *Pothier* traité du contrat de louage. Paris 1774. Gut, aber vor dem neueren Rechte geschrieben. — Sansfourche-Laporte le nouveau Valin, ou code commercial maritime, revu et approuvé par Boucher. Paris 1809. Copie von Valin. — Boulay-Paty cours de droit commercial maritime. 4 Bände 8. Paris 1822. 1823. Ein gutes Werk; denn das Schwatzen lassen die Franzosen nun einmal nicht.

Holland. Quellensammlung: Verwer ist oben angeführt, aber, so weit von geltendem Particularrechte die Rede ist, wenigstens zum Theil Antiquität. Dagegen sind seine Anteikeningen, so wie seine angehängte Ausgabe von Weijtsens Tractat von Havarien noch immer zu lesen. Dasselbe gilt von den Consultatien der Reegtsgeleerden in Holland. Rotterd. 1683. Siehe auch 't Boeck der Seeregten. Middelburgh 1664. van Glins Anmerkingen over de Zeerechten. Amsterd. 1695. Auch Hugonis Grotii introductio in jus belg. enthält einzeles.

Preußen. Die älteren Werke sind Antiquität, und Schunkens Preußisches Handelsrecht Elberf. 1821 kaun man entbehren, wenn man das Landrecht mit den Ergänzungen hat. Mir wenigstens ist letzteres lieber.

Hamburg. *J. Krahmer* de navi et navigatione. Heidelb. 1661. *H. Kellinghusen* diss. de discrimine tempestatis marinae Hal. Magd. 1709. Sind Inauguraldissertationen im alten Stil. — H. Langenbeck Anmerkungen zum Hamburger Schiff- und Seerecht Hamb. 1727. 2. Aufl. ibid 1740. Ein fleißig gearbeitetes Buch; doch fehlt der wissenschaftliche Standpnnkt. Auch ist die Form höchst unbequem nnd das ganze für die jetzige Zeit ungenügend. — Abhandlungen über einzele Artikel

werden suo loco angeführt. Quellensammlungen die allgemeinen Gesetzsammlungen, einiges bey Langenbeck.

Lübeck. Einiges in Mevius und Stein Commentaren zum Lübischen Rechte, besonders bei letzterem. Dreyer Abhandlung vom Lübischen Rechte enthält auch einiges.

Dännemark. Den velinstruerede Skipper, eller Anwisning for Söefarende, Kiobenhavn 1800, eine Dänische Bearbeitung des wohlinstruirten Schiffers. — Nyeste Skipperbog, eller Haandbog for Skippere og Söefarende. Kjobnhaven 1807. Ist mehr Quellensammlung; doch ist ein kurzer Unterricht für Schiffer beygegeben.

Schweden. Quellensammlung: *J. A. Flintberg* Anmärkningar till Sweriges Rikes Siölag, Jämte Forfartningarne om hwarje, å utrikes ort wistande swensk agents, consuls eller commissaries, med handel och siöfart gemenskab ägande skyldigheter och rättigheter Stockholm 1796, enthält das Schwed. Seerecht von 1667 mit den späteren Verordnungen. Ins Deutsche übersetzt von E. F. Hagemeister, Greifsw. 1796. Von dem Originale ist aber 1815 die dritte Auflage erschienen, welche die bis dahin erlassenen Verordnungen in einem Nachtrage (Tillägg-ningar) enthält. 1822 hat darauf J. P. Fredenberg eine Fortsetzung der Sammlung herausgegeben unter dem Titel, Fortsättning till Junii Månads slut 1822 af den 1815 utgifne Tredje Uplagan utaf Fråml. Herr Commercerådet J. A. Flintberg Anmärkningar till Sweriges Rikes Sioe Lag. Stockholm 1822. In den Jahren 1823 — 1829 sind dazu etwa 80 einzele Verordnungen erschienen und 7 Handelstractaten geschlossen, die noch ungesammelt, aber einzeln im Schwedischen Buchhandel zu haben sind. Die wichtigsten dieser Verordnungen sind, ausser den Zollgesetzen und was dahin einschlägt, die neue Seglationsordnung vom 21. July 1825, die Verordnung wegen des Beweises der Nationalität dänischer Schiffe vom 23. Januar 1827; wegen des Examens, dem diejenigen sich unterwerfen sollen, die als Schiffer Bürger werden wollen; 1. März 1827 wegen der Papiere mit denen die nach Preußen und Schweden segelnden resp. Preußischen

und Schwedischen Schiffe versehen seyn sollen; 7. August 1827 und die Vorschrift vom 7. July 1828 darüber, was Schwedische Schiffe die nach der Levante fahren, während des Krieges zwischen Rußland und der Pforte beobachten sollen.

England. Ausser dem schon angeführten Molloy und dem ship-masters assistant besonders *Abbot* treatise on the law relative to merchant-ships and seamen. London 1802. Mehrere Male, zum vierten Male 1812 aufgelegt. Kurz aber gut. Etwas einseitig, da der Verfasser nur die englischen Gesetze und Praxis kennt, und die nicht englischen älteren Quellen nicht lesen konnte [4]). Doch hat er die französische Ordonnanz nach Valin benutzt, so wie auch das Wisbuysche und Hanseatische Seerecht nach lateinischen Uebersetzungen. — *F. L. Holt* system of the shipping and navigation laws of great Britain, and of the law relative to merchant ships and seamen and maritime contracts. London 1820. Das Werk ist demjenigen, der eine schnelle Uebersicht des Englischen Handelssystems haben will, zu empfehlen, da der ganze erste Theil (nicht Band) sich damit beschäftigt; wobei der Verfasser historisch zu Werke geht. In den folgenden beiden Theilen folgt dann das Seerecht, so weit es Theil des Privathandelsrechts ist. Das ganze kann sehr empfohlen werden.

Nordamerica. Der angeführte Tractat von Abbot für America herausgegeben durch J. Story unter dem Titel a treatise on the law relative to merchant ships and seamen by *Charles Abbot* with the copious annotations of *Joseph Story* 3d. american edition Exeter N. H. 1822.

§. 364. Uebergang.

Die Ordnung in der das Seerecht hier vorgetragen wird, ist dieselbe, welche bey dem Wechselrechte beobachtet wurde. Zuerst

---

4) Vergl. die Vorrede zur ersten Auflage S. VIII (in ed. 4).

eine theoretische Erörterung der einzelen Materien, darauf die vorzüglichsten Particularrechte und endlich in einem besonderen Paragraphen die Darstellung des Hamburger Rechtes.

Als die vorzüglichsten Länder, deren Recht hier dargestellt wird, werden angesehen: Spanien, Italien, Frankreich, Holland, England, Nordamerika, Brasilien, Oesterreich, Rußland, Schweden, Dännemark, Preußen, Lübeck.

Das Bremer Seerecht bleibt unerörtert, weil es mit dem gemeinen Rechte zusammenfällt. Auch das Lübische ist in vielen Materien sehr mangelhaft.

Zweiter Abschnitt.

Vom Schiffbau.

§. 365. Von Schiffen überhaupt.

In rechtlicher Hinsicht heißt jedes Wasserfahrzeug ein Schiff, ohne daß die Größe, oder Bauart auf die Beurtheilung desselben den mindesten Einfluß hätte. Man muß daher im Zweifel alles was für Schiffe verordnet ist, auf jede Gattung derselben beziehen [1]). Alles was zu einem Schiffe in der Art gehört, daß dieses bey dessen Abgange aufhören würde, ein vollständiges Schiff zu seyn, also insbesondere alles, was durch Befestigung mit demselben zusammenhängt, wird als Theil desselben angesehen. Der Haupttheil des Schiffes ist in rechtlicher Beziehung der Kiel (carina) und der Rumpf. Aber als wesentliche Theile eines Schiffes sind auch anzusehen die Masten, das Inholz, die Barchhölzer, das Ruder, die verschiedenen Decke, der Raum, die Porten, Duchten, die Spille, alle Blöcke, die Wanten, Takel, Segel, Anker; ferner alles was nied- und nagelfest ist. Dagegen läßt sich keinesweges behaupten, daß das Boot wirklich als Theil des Schiffes angesehen werden könne;

---

[1]) So schon Straecha I. n. 2. *Stypmann* jus maritim. cap. I. n. 8. (*Heineccii* fasciculus S. 276) Auch das römische Recht L. 1. § 6. D. de exercitor. act. (14. 2.)

da dieses nicht befestigter Theil, oder, wie die Römischen Juristen [2]) dieß ausdrücken, membrum, Glied des Schiffes ist. Wer daher ein Schiff zu liefern verspricht, oder verkauft, ist keinesweges verbunden, das Boot mitzuliefern. Dieß muß noch immer wenigstens als gemeines Recht angesehen werden [3]), wenn gleich Particularrechte wohl das Boot mit zu dem Inventarium zählen.

Ein Schiff bleibt immer dasselbe, auch wenn keines seiner ursprünglichen Bestandtheile mehr daran ist [4]). Doch muß dieß dahin verstanden werden: Wird ein Schiff gänzlich zerstört, so hört es unbedingt auf, dasselbe Schiff zu seyn, selbst wenn es, wie schon das römische Recht enthält [5]), aus denselben Planken und sonstigen Theilen, ohne daß etwas anderes hinzukäme, wieder aufgebaut wird. Sobald aber ein Schiff successive reparirt ist, macht es keinen Unterschied, sondern das Schiff wird als dasselbe angesehen, welches es ursprünglich war, selbst wenn durch die auf einander folgenden Reparaturen alle ursprünglichen Bestandtheile verdrängt und durch andre ersetzt wären [6]). Dieß sofern von der successiven Reparatur die Rede ist. Dann ist es keinesweges erforderlich, daß der Kiel derselbe bleibe [7]); sondern das Schiff ist dasselbe, auch wenn demselben ein neuer Kiel gelegt ist. Dagegen kann die Frage entstehen, wie weit denn eigentlich die neue Verzimmerung geschehen dürfe, ohne daß das Schiff aufhöre, das-

---

2) L. 44. D. de eviction (21. 2). — Vergl. *Vinnius* ad Peckium S. 80 und *Loccenius* de jure marit. cap. II. § 10. (Heineccius S. 913). Stypmann l. c. P. IV. cap. IX. n. 22. 23. (Heineccius S. 500.) *Kuricke* quaest. illustr. qn. 5. (*Heinecc.* fasc. S. 855.)

3) Anderer Meinung ist Jacobsen a. a. O. S. 24.

4) *Kuricke* l. c. qu. 3. (Heinecc. S. 852 f.) *Loccenius* l. c. cap. I. § 7.

5) L. 10. § 7. D. quib. mod. usufruct (7. 4.)

6) L. 76. D. de judiciis (5. 1.) L. 24. § 4 de legatis (30. 1.) L. 10. quib mod usufr. (7. 4.)

7) Wie Kuricke l. c. will, und wie Jacobsen ihm nachschreibt. Die L 24 de legatis, deren Worte „carina eadem manente“ Kuricke verleitet haben, bezieht sich auf den anderen oben erwähnten Fall einer neuen Verzimmerung.

selbe zu seyn, sofern von einer einmaligen Reparatur die Rede ist? Es wäre lächerlich, wenn man z. B. ein Schiff für dasselbe mit einem zerstörten erklären wollte, welches ganz neu erbaut worden, bloß weil einige Planken des alten dazu genommen wurden. Für den Fall solcher hauptsächlicher Reparaturen muß man die Regel aufstellen, ein Schiff wird ein anderes durch die Erbauung aus neuem Material, wenn nicht wenigstens der Hauptbestandtheil derselbe bleibt; hier also muß man, nach dem oben gesagten, fordern, daß der alte Kiel geblieben sey. Ist aber dieß, so kann das ganze übrige Schiff neu seyn, und doch dasselbe bleiben [8])

Einzele Erscheinungen, die bey Schiffen vorkommen, veranlaßten manche ältere Juristen, die Schiffe zu den Immobilien zu zählen. Allein solche Folgerungen aus einzelen Erscheinungen zu ziehen, ist im höchsten Grade mißlich, und namentlich kann man aus den Statuten des Mittelalters schon deshalb nicht weiter schließen, weil in diesen keine Consequenz zu suchen ist. So kann man denn auch Schiffe allerdings unter die beweglichen Sachen zählen, ungeachtet sie Gegenstand einer förmlichen Verhypothecirung seyn können [9]); welcher letztere Grundsatz wohl der Wichtigkeit der Schiffe als Gegenstand des Eigenthums seinen Ursprung verdankt.

§. 366. Schiffbau. — Contract.

Jeder Bürger eines Staates hat das Recht, Schiffe in demselben bauen zu lassen. Nach gemeinem Rechte muß man es eigentlich noch als verboten ansehen, für Fremde Schiffe zu

---

[8]) Das ist der Fall der angef. **L 24 de legat.** — Uebrigens kann die Frage allerdings practisch wichtig werden, z. B. bei der Bodmerey.

[9]) Den besten Beweis hiefür liefert die **ordonnance de la marine von 1681. Liv. II. Tit. X. art. 1. 2.** „tous navires et autres batimens de mèr sont réputés meubles. — — — — — — seront néanmoins tous vaisseaux affectés au dettes du vendeur. S. auch *van Tienhoven* opinions énoncées etc. p. 68.

bauen [1]); wiewohl sich wohl ziemlich allgemein behaupten läßt, daß diese Vorschrift, die jetzt, wo die Schiffbaukunst längst kein Geheimniß mehr ist, alle Tendenz verloren hat, nirgend mehr beobachtet wird. Vielmehr betrachtet man den Schiffbau jetzt als einträgliches Gewerbe, und gestattet den Unterthanen die Vortheile gern, die sie von Auswärtigen erlangen können.

Dem wirklichen Erbauen eines Schiffes geht der Baucontract vorher, welcher hier Mählbrief heißt. Nach dem hanseatischen Seerechte sowohl, wie nach dem Consulate soll über die Größe des Schiffes, dessen Trächtigkeit u. s. w. zunächst ein Contract zwischen denjenigen aufgerichtet werden, die dasselbe gemeinschaftlich bauen wollen [2]); doch scheint es nicht, als ob die Vorschrift dahin ziele, daß die Verabredung schriftlich geschehen müsse. Dagegen aber muß der Baucontract oder Mählbrief zwischen dem Bauherrn und dem Erbauer allerdings wenigstens dann schriftlich gemacht werden, wenn, was allerdings gestattet werden kann, der Schiffer mit der Besorgung des Baues beauftragt ist [3]).

Die wesentlichen Bestandtheile eines solchen Mählbriefes sind nach den Gesetzen, welche oben angeführt wurden, zwar im Ganzen nur die Bestimmungen über die Bauart, die Größe und die Trächtigkeit des Schiffes, allein es muß demungeachtet den Partheyen frey stehen, alle übrigen Theile ihrer Uebereinkunft in denselben aufzunehmen, so daß der Mählbrief die Gestalt eines wirklichen zweiseitigen Contractes erhält.

Der gewöhnliche Inhalt des Mählbriefes ist:

1) Bestimmung der Bauart und Gattung des Schiffes (ob Schiff, Brig ꝛc.).

---

1) Hanf. Seer. Tit. I. Art. 1. Bei den Römern stand Todesstrafe darauf, wenn einer den nicht Verbündeten (barbari) die den Schiffbau noch nicht kannten, diesen lehrte. L 25 C. de poenis (9. 47.) Vergl. auch noch Danzig Stat. Thl. I. Cap. I. Art. 3.

2) Hanf. Seer. Tit. I. Art. 3. Consolato del mare cap. 48.

3) Hanf. Seer. a. a. O. Consolat Cap. 47. Schwed. Seer. Abth. III. Cap. I. — Ueberhaupt noch codice per la Veneta P. I. T. I. n. 2.

2) Die Größe und Trächtigkeit. Daher die Tiefe, die Länge und Breite des Schiffes.
3) Die Bestimmung von welchem Holze das Schiff zu erbauen. Ist hierüber nichts bedungen, so versteht sich gutes Schiffbauholz, wie es gewöhnlich zu Schiffen der Art genommen wird. Oft hat auch der Schiffer überhaupt die Oberaufsicht über den ganzen Bau; dann pflegt man auch wohl schlechtweg auszubedingen, daß dieser das Holz, was ihm nicht gefällt, ausschießen könne.
4) Die Zeit, wann der Bau vollendet (das Schiff bielfertig) seyn soll. Hiebey alle getroffenen Nebenverabredungen, z. B. darüber, was eigentlich geliefert werden solle u. d. gl.
5) Die dem Baumeister zu entrichtende Bezahlung. Hiebey die Art und Weise, wie, und die Zeit, wann die Zahlung geschehen solle. Häufig nämlich geschieht die Zahlung nicht auf einmal, sondern, gerade wie bei Häuserbauten, in Terminen. Meistens wird ein Theil der Summe voraus, oder im Anfange des Baues („wenn der Kiel gestreckt wird") bezahlt, und das übrige in verschiedenen, durch das Fortschreiten des Baues bedingten Fristen, also z. B. $\frac{1}{3}$ beym Anfange des Baues, $\frac{1}{3}$ wenn das Gebälke fertig geworden, und $\frac{1}{3}$ wenn der Bau vollendet ist.
6) Natürlich die Unterschriften, Datum u. s. w.

Ein ähnlicher Contract pflegt bey Hauptreparaturen errichtet zu werden.

§. 367. Fortsetzung. Verpflichtungen aus dem Contracte.

Ein solcher Baucontract nun begründet Rechte und Pflichten zweierley Art.

1) Zwischen denjenigen, die ein Schiff bauen lassen unter sich. Diese werden zweckmäßiger bey der Lehre von der Rhederey erörtert, wo sie in ihrem Zusammenhange stehen.
2) Zwischen dem Erbauer und dem Baumeister. Diese sind hier darzustellen.

Das Verhältniß des Baumeisters zu demjenigen, der ein Schiff bauen läßt, kann verschiedener Art seyn, wenn es gleich immer aus dem Miethcontracte zu beurtheilen ist.

a) Der Schiffsbaumeister ist locator operarum [1]), sobald er ein Schiff nach vorgeschriebener Bauart für den Bauherrn erbaut, und ihm seine Arbeit bezahlt wird; also auch wenn der Schiffer mit der Leitung des Baues beauftragt wurde, und er unter dessen Leitung baut. Locator operarum ist auch der Schiffszimmermann, der unter der Oberaufsicht des Baumeisters die zu dem Bau erforderlichen Arbeiten verrichtet. Es kann dabey keinen Unterschied machen, wenn auch der Zimmermann das Material herliefert.

b) Er ist dagegen conductor operis [2]), wenn er den Bau übernahm; d. h. wenn er gegen den bedungenen Preis die Lieferung des ganzen Schiffes übernahm. Der Unterschied ist also der, daß in dem ersten Falle der Baumeister Vermiether, in dem letzten aber Miether ist. Welches von beyden Statt findet, wird im einzelen Falle schwer zu unterscheiden seyn, doch muß das Princip angeführt werden. Ich glaube, daß man im gegebenen Falle auf die Umstände sehen müsse. Das Römische Recht scheint zu fordern, daß, damit überhaupt eine locatio conductio vorhanden sey, der Besteller des Werks das Material hergeben müsse, weil sonst ein Kauf vorhanden sey. Allein, alle Gesetze, die diesen Satz aufstellen, reden von kleineren Sachen, wie Ringe ꝛc. [3]); dagegen bey größeren Werken (wirklichen operibus) auch gesetzlich ein Miethcontract angenommen wird, wie z. B. bey Gebäuden [4]). Man muß auch bey Schiffen ein gemischtes Verhältniß

---

1) Für Kaufleute: locator operarum heißt derjenige, der seine Dienste vermiethet.

2) Miether eines zu vollendenden Werks.

3) Die Römischen Juristen waren unter sich ursprünglich selbst nicht einig hierüber. Vergl. **L 20. 65 de contrah emt. L 2 § 1. locati. § 4 Inst. de loc. cond.**

4) **Z. B. L 22. § 2. locati (19. 2.)**

annehmen, und man wird leicht einsehen, daß das opus, d. h. der Bau, hier das principale sey, die emtio also als accessorium folgen müsse. So ist, um ein Beyspiel anzuführen, derjenige Baumeister als conductor operis anzusehen, der den Bau eines fertigen (bielfertigen) Schiffes übernahm, dafür eine bedungene Belohnung erhält, und allen Zubehör (z. B. Segel ꝛc.) dazu für seine Rechnung anschafft. Eine locatio operarum ist anzunehmen, wenn der Zimmermann die Zimmerarbeit liefert, der Bauherr dagegen das Uebrige dazu (z. B. durch Segelmacher, Reepschläger ꝛc.) verfertigen läßt. Doch ist auch hierin noch keinesweges alles entschieden, da vielmehr die Gränze so fein ist, daß der Unterschied sich mitunter schwer auffinden läßt. Glücklicherweise fallen die von beyden geltenden Grundsätze so sehr zusammen, daß nur im einzelen Falle ein Conflict entstehen wird.

Ein Fall, in welchem der Unterschied hervortritt, ist der, wenn die Frage entsteht, ob der Baumeister die Arbeit selbst verrichten müsse, oder sich einen andern substituiren dürfe? Der locator operarum darf sich nie einen andern substituiren [5]), also muß man auch den Schiffszimmermann verpflichten, den Bau selbst zu verrichten. Doch steht es ihm natürlich frey, sich der Hülfe solcher Personen zu bedienen, die in der Regel zugezogen werden, also der Gesellen ꝛc. [6]). Wo hingegen der Baumeister als conductor operis erscheint, da kann ihm das Recht der Substitution nicht abgesprochen werden. Er kann daher die Arbeit durch einen andern verrichten lassen [7]).

---

[5]) Vergl. *Cocceji* jus controv. ad tit. loc. cond. qu. 9. *C. H. Breuning* quest. jur. controv. an sublocari poss. operae Lips. 1794. Wildvogel de eo qu. j. e. circa sublocat § 13. A. M. ist *Berger* oecon. jur. L. III. Tit, V. th. 22. n. 3. Allein die für seine Ansicht angeführten Gesetze reden von der Aftervermiethung von Sachen.

[6]) Vergl. *Stypmann* P. III. Cap. II. n. 43.

[7]) L. 48 pr. locati (19. 2.) L 38. § 21. de verbor. oblig. (45. 1.) A. M. scheint Jacobsen a. a. O. S. 4. wegen L 31. de solut. et liberat. (46. 3.) Allein dieß Gesetz bestätigt gerade die obige Behauptung,

Aus der Natur dieses Contractes folgt nun zunächst, daß der Uebernehmer des Baues, er komme nun in die eine oder in die andre Cathegorie, allen möglichen Fleiß aufwenden müsse, um den Bau contractmäßig zu liefern. War er dazu nicht im Stande, weil es ihm an Geschick oder an Mitteln fehlte, so ist er verbunden, dem Bauherrn den Schaden zu ersetzen. Zwey Punkte sind es besonders, in Hinsicht deren er den gehörigen Fleiß aufwenden muß. 1) Die Zeit der Ablieferung. Liefert er zu spät, so soll er nach dem Consulat die bedungene Conventionalstrafe, oder wo keine solche festgesetzt ist, den Schaden nach dem Eide des Bauherrn bezahlen, wenn seine Nachlässigkeit Schuld an der Verzögerung war [8]). 2) Die Größe und Bauart. Auf diese haben die Gesetze von jeher streng gehalten, und daher häufig Strafen darauf gesetzt, wenn nicht die contractmäßige Größe geliefert wird, und zwar nicht blos für den Fall, daß das Schiff kleiner wäre, sondern selbst für den, daß ein größeres geliefert würde [9]). Heutiges Tages würde von einer solchen Strafe wohl, wenigstens nach gemeinem Rechte, nicht die Rede seyn können; sondern der Bauherr braucht das Schiff nicht anzunehmen, der Uebernehmer aber ist verpflichtet, auf seine Kosten, in angemessener Zeit ein contractmäßiges Schiff zu bauen; zugleich aber hier sowohl, wie wenn er blos nicht zur rechten Zeit liefert, wegen der späteren Lieferung, das Interesse zu prästiren [10]). Nur fällt

---

indem es demjenigen, der den Bau eines Schiffes übernahm, das Recht der Substitution nur dann abspricht, wenn er stipulirt hatte, daß er selbst es bauen wollte (ut suis operis id perficiat).

8) **Consolato del mare cap. 52.**

9) So das **consolato del mare, cap. 52.** Schwed. Seer. Abth. **III. cap. I.** Ersteres verpflichtet ihn zur Bezahlung der Hälfte der Kosten der Vergrößerung und Verlust des Arbeitslohns für die darauf verwendete Zeit. Letzteres legt dem Uebernehmer eine Strafe von drey Thalern für jede Last, um die es kleiner oder größer geworden, auf. Das Hanseatische Seerecht **Tit. I. Art. 3.** setzt eine Strafe von zwey Thalern per Last fest, jedoch erst, wenn das Schiff mehr als fünf Last größer wird, als es bedungen war.

10) **L 15 D. de verbor. oblig. (45. 1.)**

letztere Verpflichtung dann weg, wenn höhere Gewalt Schuld an einer Verzögerung war, in welchem Falle nach dem Consulat nicht einmal die bedungene Conventionalstrafe entrichtet zu werden brauchte [11]).

Die Frage, wer den Zufall trägt, ist verschieden zu beantworten, je nachdem eine locatio conductio operarum, oder eine locatio conductio operis vorliegt.

1. Im ersteren Falle trägt der Miether, also hier der Bauherr, immer den Zufall, insofern er die Dienste, d. h. die Erbauung des Schiffes trifft. Auch muß man wohl behaupten, daß das etwa untergehende Material immer demjenigen untergehe, dem es gehört.

2. Bey der locatio conductio operis trägt zwar im allgemeinen auch der Bau-Eigner den Zufall; doch bemerke man hinsichtlich des Unterganges des erbauten Schiffes folgende nähere Bestimmungen: Als Regel muß man es ansehen, daß der Zufall der das Schiff (das opus) trifft, demjenigen zur Last fällt, der Eigenthümer desselben in dem Augenblicke ist, in welchem er sich ereignet. Also ist zu unterscheiden.

a) Das Schiff war fertig und abgeliefert, wie sich der Zufall ereignete. Hier trägt ihn der Eigner des Baues unbedingt, und zwar selbst dann, wenn ein Fehler in der Arbeit ihn herbeygeführt hatte [12]). Unter dem Ausdruck Ablieferung ist hier aber nur die Tradition an den Besteller und dessen Billigung des Baues zu verstehen; und das gesagte als geltend anzusehen, gleichviel ob der Baumeister das Schiff noch auf seiner Werkstatt hat, oder nicht.

b) War es nicht fertig oder nicht gebilligt, so unterscheide man:

aa) Der Bau war aversione, d. h. so verdungen, daß der Besteller es erst nach völliger Beendigung ansehen und annehmen sollte. Dann trägt der Baumeister den Zufall bis zu diesem Zeitpuncte.

---

11) Consolato del mare cap. 52. n 4.

12) Arg. L 62. D. locati (19. 2.) L 1. § 6 de pollicitation. (50. 12.)

bb) Der Bau war in pedes vel mensuras verdungen, d. h. so, daß er stückweise abgeliefert werden solle, sobald ein bestimmter (bedungener) Theil fertig geworden, z. B. wenn der Kiel gelegt ist, wird ein Theil des Preises bezahlt, und der Bau-Eigner billigt erst den Kiel. Hier trifft der Zufall den Baumeister hinsichtlich dieses Theils eben so, wie in dem Falle sub aa. hinsichtlich des Ganzen. Er trägt ihn daher hinsichtlich des Theils nur bis zu dessen Vollendung und Ablieferung, hinsichtlich der ferneren Theile aber dann ebenfalls bis zu dem Augenblicke, da der Bauherr sie billigte. Durch die Billigung jedes einzelen Theiles aber übernimmt letzterer die Gefahr [13]).

c) War zwar abseiten des Bauherrn die Billigung nicht geschehen, das Schiff aber soweit fertig, daß sie hätte erfolgen müssen, so trägt ebenfalls dieser den Zufall; was natürliche Folge seiner mora ist [14]).

d) Unbedingt, und ohne alle Unterscheidung trifft der Zufall den Eigner des Baues, wenn er sich in Folge eines Naturereignisses zutrug (vis major, höhere Gewalt [15]), oder, wenigstens nach dem Consulat, in Maßregeln der Regierung seinen Grund hatte [16]). Der Grund ist hier der, daß gegen eine solche höhere Gewalt auch der Vermiether, d. h. also der Baueigner, nicht hätte aufkommen können, und dieser doch von dem Uebernehmer nicht mehr verlangen konnte, als er

---

[13]) L 36. 37. locati (19. 2.)

[14]) L 37. locati (19. 2.)

[15]) L 36. eod. Wegen der oben gegebenen Bedeutung des Ausdrucks vis major vergl. besonders L 25. § 6. locati. „Vis major (hier ist wohl ea zu subintelligiren) quam graeci θεοῦ βιάν, id est vim divinam appellant non debet conductori (scil. operis) damnosa ese.“

[16]) Consolato del mare arg. cap. 52. n. 4.

selbst zu leisten im Stande gewesen wäre, ein Grund, den sowohl das Römische Recht als das Consulat aufstellen [17]).

e) Als ausgemacht annehmen glaube ich es zu dürfen, daß der Zufall, der nicht die Arbeit, sondern das Material trifft, immer demjenigen zur Last fällt, der der Eigenthümer desselben, in dem Augenblicke, wo es untergeht, ist.

3. Die Frage nach der Wirkung eines Zufalles beantwortet sich dahin:

a) In allen Fällen ist der Uebernehmer des Baues doch verbunden und berechtigt, diesen zu vollenden, wenn nur der Zufall nicht von der Art war, daß diese Vollendung selbst dadurch nnmöglich wurde. Doch ist zu unterscheiden:

aa) Trug der Baueigner deu Zufall, so muß dem Uebernehmer zur Herstellung des Baues gerade dieselbe Zeit gestattet werden, die ihm ursprünglich bewilligt worden, und zwar von der Zeit des Zufalles an. Auch bekommt er sein Arbeitslohn sowohl für das erste, als für das neue Werk [18]).

bb) War die Sache aber von der Art, daß der Baumeister den Zufall trägt, so muß er, so weit durch diesen der Bau untergegangen, denselben auf seine Kosten wieder herstellen, und würde nach der Strenge auch nur noch die Zeit haben, die von der ursprünglich bewilligten noch läuft.

---

17) Die **L 36. cit.** und das **consolato l. c.** In ersterer sind allerhand Emendationen versucht; allein mit um so geringerem Rechte, als kein anderer Sinn dadurch herauskommt. Vergl. *Faber* **rational. in P. ad legem cit.** *A. Augustinus* **emendat. Lib. I. cap. 2. (thes. jur. rom. Otton. T IV. p. 1435.)** Das Consulat sanctionirt auch gewissermaßen die gegebene Definition von der höheren Gewalt, indem es sich dahin äußert, niemand könne für Verhinderungen aufkommen, die von Gott oder der Obrigkeit kommen, die er weder vermeiden noch aus dem Wege räumen könne.

18) **L 59. Locati (19. 2,) L 15. de verbor. oblig. (45. 1.) L 32. D. de judiciis (5. 1.)**

Der Schiffsbaumeister oder Zimmermann, dem einmal ein Bau übertragen ist, kann ohne hinlänglichen Grund nicht verdrängt werden, sondern ist bis zur Vollendung bey demselben zu lassen. Als hinlänglicher Grund ist nach dem Consulat der Fall anzusehen, wenn er nicht so arbeitet, wie er dieß muß, oder den Bau anders leitet, als bedungen ist; in welchem Falle er nicht nur entfernt werden kann, sondern selbst Schadenersatz leisten muß. Sonst darf, wenn der Baueigner den Zimmermann ꝛc. entfernt, kein andrer ihn wieder übernehmen, bis jener abgefunden ist. Aber auch der Uebernehmer des Baues muß diesen zu Ende bringen [19]).

Wenn der Baumeister das Schiff stipulirter Maaßen liefert, so hat ihm der Baueigner den bedungenen Lohn zu bezahlen, und zwar, wie sich von selbst versteht, in der Art, wie er stipulirt worden; also, wo er in verschiedenen Zeitpuncten zu entrichten war, bey deren Eintritt. Für diesen Lohn hat der Baumeister sowohl, wie die unter ihm arbeitenden eine gesetzliche stillschweigende Hypothek auf das Schiff. Nach Römischem Rechte würde man dem Baumeister nur ein persönliches Privilegium einräumen können (Bd. I. S. 393). Auch ist nach den seerechtlichen Gewohnheiten noch ein Unterschied zu machen:

1. Der Baumeister selbst hat diese Hypothek unbedingt.
2. Die unter ihm arbeitenden haben sie nicht, wenn jener den Bau im Ganzen gegen eine bestimmte Summe übernommen hatte, und sie davon in Kenntniß gesetzt waren. Denn in diesem Falle haben sie ihre Bezahlung allein von dem Uebernehmer des Baues zu fordern. Doch ist es eine Pflicht des Baueigners, sie davon in Kenntniß zu setzen, sobald sie anfangen zu arbeiten; [20]) sonst haftet ihnen auch das Schiff.

Neuere Gesetzgebungen gestatten häufig diese Hypothek nur so lange, als das Schiff noch keine Reise gemacht hat, was offenbar die Sicherstellung dritter Personen bezweckt.

---

[19]) Consolato del mare cap. 51. Codice per la Veneta I. I. n. 5.
[20]) Consolato del m. cap. 52. n. 1 — 3.

Die Frage, ob der Schiffbauer, der ein Schiff zu bauen aversione, d. h. für eine festgesetzte Summe übernommen, und sich dabey in dem Anschlag irrte, einen Zuschuß fordern könne, sollte im Grunde gar nicht aufgeworfen werden können; da alle Theile sich genau nach ihrem Contracte richten müssen. War dagegen der Anschlag nur als solcher gemacht, d. h. hatte der Baumeister nicht den Bau zu einer festgesetzten Summe übernommen, sondern nur taxirt, wie viel die Kosten betragen könnten, so kann man, wenn nur der Irthum von der Art ist, daß auch ein Sachkundiger ihn begehen konnte, wie z. B. wenn während des Baues das Material im Preise steigt, nicht behaupten wollen, daß er verpflichtet sey, sich mit der Summe, auf die er den Bau anschlug, abfinden zu lassen. Von selbst versteht es sich, daß, wenn mit Genehmigung der Interessenten, der erste Plan abgeändert wurde, dem Baumeister dafür eine angemessene Vergütung werden muß.

§. 368. Fortsetzung.

Bielbrief.

Ist das Schiff fertig gebaut, so muß darüber der Bielbrief ausgefertigt werden. Unter diesem ist das beglaubigte Attest zu verstehen, welches über den Ursprung und die Art und Größe des Schiffes ausgestellt wird. In der Regel wird er von der Obrigkeit, oder einer dazu bestimmten Behörde ausgestellt. Soll dieß geschehen, so muß der Baumeister seine Erklärung, daß er das Schiff gebaut habe, nebst den erforderlichen Umständen angeben, und auch wohl beeidigen. Der Zweck eines solchen Bielbriefes ist ein gedoppelter. Einmal erhält man dadurch ein Zeugniß über die Nationalität, die Größe, Bauart, Trächtigkeit u. s. w. des Schiffes; dann aber erleichtert er die Uebertragung des Schiffes, indem er in der Regel den Beweis enthält, daß keine Forderung des Baumeisters weiter darauf haftet; also derjenige, der es erstehen will, gegen solche gesichert ist. Die gewöhnliche Form eines Bielbriefes ist die, daß darin enthalten ist:

1) Die Erklärung der Obrigkeit, oder des Notars, daß der Schiffbauer in Person erschienen sey, und (mittelst eines körperlichen Eides, oder an Eides Statt, oder auch bey Verlust der Ehre und des guten Namens) erklärt habe, wie er das Schiff quaest. gebaut habe.
2) Die Benennung des Schiffes.
3) Dessen Beschaffenheit, also die Gattung des Schiffes, dessen Größe (Länge, Breite, Tiefe).
4) Die Angabe, für wessen Rechnung das Schiff gebaut, und daß dieser ein Bürger oder Einwohner eines genannten Ortes sey.
5) Die Erklärung des Baumeisters, daß ihm das Arbeitslohn oder das Material bezahlt sey.
6) Nicht selten attestirt die Behörde zugleich über die Person des Baumeisters, z. B. daß er ein unbescholtener Mann sey, wie dieß in dem Hamburger Bielbriefe geschieht.
7) Auch pflegt wohl der Name des Schiffers angeführt zu werden.
8) Das Datum sowohl der Ausfertigung, wie auch die Angabe wann der Bau vollendet gewesen.
9) Das Ganze wird in Form eines Protocolls aufgenommen und danach ausgefertigt. Zweckmäßig wäre es, ihn in einer allgemein verständlichen Sprache auszufertigen. Hin und wieder geschieht dieß lateinisch.

Der Bielbrief kommt auch in der Art vor, daß er ein bloßes Privatattest des Baumeisters ist, dessen Unterschrift man dann legalisiren lassen kann.

Ich halte den Bielbrief für ein durchaus nothwendiges Instrument, wenn gleich er hin und wieder in einzelen Ländern nicht regelmäßig vorkommt. Nicht nur, daß er häufig wichtig werden kann, wenn von der Theilnahme des Schiffes an Vorrechten, die in Handelsverträgen ihren Grund haben, die Rede ist, besonders da, wo, wie in England und Amerika, der Ort der Erbauung

bey Beurtheilung der Nationalität in Anschlag gebracht wird, muß man ganz besonders darauf halten, daß Schiffe in Kriegszeiten damit versehen seyen. Auf jeden Fall erschwert der Mangel des Bielbriefes die Veräußerung des Schiffes.

Nicht selten wird auch bey einer Hauptreparatur eines Schiffes ein Bielbrief ausgefertigt, der im Wesentlichen die Angabe dessen was an dem Schiffe neu gemacht ist, und soweit die Umstände nicht eine Abweichung erfordern, alles was der zuerst angeführte, enthält. Wichtig können diese Bielbriefe dann werden, wenn die Bestimmung der Reparatur nothwendig ist, um zu constatiren, ob das Schiff dasselbe geblieben oder nicht (§. 365.). Falsch ist es aber, wenn man, was so häufig geschieht, nun einen neuen Bielbrief fertigt, und den alten bey Seite läßt. Vielmehr sollte der über die Erbauung des Schiffes ausgestellte Bielbrief nie fehlen, und die über eine bedeutende Verzimmerung ausgestellten Documente sich an diesen anschließen.

Mit diesem Biel- oder Byl-Brief ist eine andere Art nicht zu verwechseln, die nicht selten vorkommt, und auch wohl Bodmerey-Contract genannt wird. Wenn nämlich ein Rheder ein Schiff ausrüsten will, und nicht hinlängliche eigne Mittel dazu hat, so nimmt er wohl von einem andern Geld dazu auf, und verpfändet dagegen das Schiff nebst Zubehör. Schon das Römische Recht [1]) giebt demjenigen, der zur Erbauung oder Ausrüstung eines Schiffes Geld herlieh, ein persönliches Privilegium, wenn das hergeliehene zu diesem Zwecke verwendet worden. Weiter sollte man auch jetzt nicht gehen, so lange nicht Gesetze eine Ausdehnung verfügen. Damit also der Darleiher ein Recht an das Schiff habe, muß man, wenn nicht, wie in Hamburg, das Gesetz selbst ihm eine Hypothek einräumt, eine specielle Verpfändung fordern [2]).

---

[1]) L 26. L 34. de reb. auct. jud. poss. (42. 5.) Vergl. auch Thl. I. S. 393.

[2]) Dieß ist auch der Sinn des Römischen nauticum foenus. Ueber dieses im Allgemeinen *J. Borcholten* de nautico foenore. Hemst. 1704. *M. H. Hudtwalker* de foenore nautico Romano. Hamb. 1810.

Neuere Gesetze geben, wo die ausdrückliche Verpfändung geschehen ist, dem Darleiher häufig eine privilegirte Hypothek, die selbst der eigentlichen Bodmerey früher hin und wieder vorging [3]). Der Darleiher steht dann die Gefahr des Capitals in dem Falle, da das Schiff nicht zur Stelle kommt, hat aber auch das Recht, sich höhere als die gesetzlichen Zinsen zu bedingen. Dasselbe gilt für den Fall, da Geld zu höheren Zinsen auf Waaren geliehen ist. — Contrat à la grosse avanture, Großavanturcontract. — Welcher von beyden Gegenständen verpfändet ist, derselbe muß aber immer für sich betrachtet werden, so daß nur der Untergang dieses dem Darleiher sein Recht nimmt, er aber auch an dem andern, also z. B. an der Waare wenn das Schiff, und an diesem wenn die Waaren auf diese Weise verpfändet sind, keinen Anspruch hat. Das Weitere wird passender unten bey der Lehre von den Bodmereyen (§. 472. ff.) erörtert.

§. 369. Nationalität der Schiffe.

Wichtig für die Interpretation der Handelsverträge, und besonders auch im Kriege, ist es, bestimmen zu können, zu welcher Nation ein Schiff gehöre, und es ist daher, soweit dieß geschehen kann, ohne in das Völkerrecht hineinzugerathen, zu untersuchen, wodurch sich die Nationalität der Schiffe bestimme?

Die natürlichste, und vielleicht, so lange der Verkauf der Schiffe an Fremde verboten war, einzig richtige, Antwort auf diese Frage, würde die seyn; daß der Ort der Erbauung die Nationalität der Schiffe bestimme. Allein jetzt, wo der Handel mit Schiffen durchaus als frey zu betrachten ist (§. 365.), wo es auch gestattet ist, Schiffe für Fremde zu erbauen, würde dieser Grundsatz falsch seyn. So lange nicht Gesetze oder Verträge ein andres festsetzen, wie in England, Frankreich, Amerika und theilweise

---

3) Für Holland *Vinnius* ad Peckium p. 95. Loccenius jus marit. L 1. cap. 2. n. 2. *Verwer* Verhandlinge van't Recht der hollantsche bodemerijen, im Anh. zu seinen nederlantsch Seerechten, S. 140 f. — Auch *Roccus* de navib & naul not 51. S. 52.

Schweden, muß man die Nationalität eines Schiffes durchaus nach dem Nationalcharacter des Eigenthümers bestimmen. Für letzteren aber giebt es hier kein andres Merkmal, als das Domicil. Daher gehört, allgemeinen Grundsätzen zufolge, ein Schiff der Nation an, in deren Lande der Eigner seinen regelmäßigen Aufenthalt hat, Ein augenblickliches Aufhalten an einem Orte giebt weder dem Eigner noch dem Schiffe einen Character. Doch muß dieses für letzteres dann angenommen werden, wenn einer, der sich momentan in einem Lande aufhält, dort ein Schiff erwirbt, welches bisher den Charakter der Nationalität dieses Landes hatte, so lange, bis das augenblickliche Domicil aufhört. Von selbst versteht es sich dabey, daß, wo Gesetze oder Verträge die Theilnahme an gewissen Rechten nur den Bürgern eines Staates zugestehen, auch Schiffe nur in sofern Theil an diesen Rechten haben, als ihr Eigner daselbst das Bürgerrecht gewonnen hat.

Die strengsten Regeln stellte die Hansa auf. In mehreren auf einander folgenden Beschlüssen ist ein förmliches System enthalten, welches, was überhaupt der Zweck des Bundes war, dahin zielte, der Hansa den ausschließlichen Handel auch zur See zu vindiciren. Nur Bürger der Stadt durften in einer zu dem Bunde gehörenden Stadt Schiffe bauen, und keines durfte einem Außerhansischen verkauft werden, bey Strafe der Confiscation. Der Baumeister oder Baueigner mußte dieserhalb Caution leisten, die auch dafür bestellt wurde, daß kein Außerhansischer Antheil an dem Schiffe hatte. Die Hansaschiffe mußten mit Hanseaten bemannt seyn. Jeder Schiffer, der zum ersten Male mit einem neuen Schiffe nach einem Hansischen Hafen fuhr, mußte Scheine über den Ort der Erbauung und die Trächtigkeit des Schiffes beibringen, und diese Scheine galten nur, wenn sie von Hansischen Städten herrührten; Hansische Güter konnten überhaupt nur in Hansischen Schiffen verladen werden. [1])

1) Dieß System entwickelte sich successive in den Recessen von **1412. 1417. 1418. 1425. 1434. 1441. 1447. 1454. 1470. 1476. 1487.** Interessant sind auch in den letzten Jahren des **XVI.** Jahrhunderts, von **1572** an,

Ein Paar Fragen, die hier entstehen können, sind:

1. Wenn ein Schiff theilweise einem Bürger oder Einwohner des einen, theilweise Einwohnern eines andern Staats gehört, wie ist es dann zu beurtheilen? Diese Frage läßt sich nur beantworten, wenn man wieder unterscheidet:

a) Haben die beiden (oder mehreren) Länder in der Beziehung, in der die Frage aufgeworfen wird, gleiche Rechte, also z. B. haben beyde mit dem dritten, in welchem die Frage aufgeworfen wird, gleiche Handelsverträge geschlossen, oder sind, zur Zeit eines Krieges, beyde neutral, so entscheidet sich die Frage sehr leicht dahin, daß dem Schiffe die durch die Verträge, oder durch das Völkerrecht zugestandenen Rechte zu Theil werden müssen.

b) Ist das Verhältniß verschieden, so kann man freilich nur den Grundsatz aufstellen, daß die den Schiffen, welche Eigenthum der Unterthanen eines Staates sind, zugestandenen Rechte nicht eintreten können. Denn diese Rechte sind, ihrem Wesen nach, untheilbar, es läßt sich also auch nicht annehmen, daß sie pro rata zugestanden werden können. Eben daher aber muß auch die Qualification ganz vorhanden seyn, was sie in dem vorausgesetzten Falle nicht ist, da die Bedingung ja die ist, das Schiff muß das Eigenthum der Bürger oder Einwohner eines (genannten) Staates seyn.

2. Wann sind die Bewohner eines durch Verträge neu erworbenen Landes als Unterthanen des Erwerbenden anzusehen? Muß man dieß schon zur Zeit des geschlossenen Tractates, oder erst zur Zeit der wirklichen Uebergabe oder Besitzergreifung annehmen? Betrachtet man die Frage zuerst aus dem Gesichts-

---

die Debatten über einzele Bestimmungen des Seerechts, welches endlich **1591** publicirt wurde. Man findet die Recesse theils in extenso, theils im Auszuge bey *Werdenhagen* de Reb. publ. Hanseat. und bey Willebrandt Hans. Chronik (Köhler Samml. Hansischer Geschichten, von S. **189.** der Chronik an).

puncte des bürgerlichen Rechtes, so kann es keinem Zweifel unterliegen, daß erst die Besitzergreifung durch den Erwerbenden diesem ein volles Recht geben könne, da in der That alle Gesetze, die von Uebertragung des Eigenthums reden, deren Analogie hier angewendet werden müßte, zu dem Titel, den körperlichen Besitz, oder was dem gleich kommt, verlangen, ehe das Eigenthum als übertragen angesehen werden kann. Untersucht man die Frage nach Grundsätzen des Staats- oder Völkerrechts, so gelangt man zu demselben Resultate. Ueberall, wo Länder abgetreten sind, findet man, daß nicht blos Tractate darüber geschlossen sind, sondern daß irgend eine feyerliche Handlung Statt fand, durch welche, wenn man sich so ausdrücken darf, die Tractate erfüllt wurden. Diese feyerliche Handlung besteht zum allerwenigsten in der Vollziehung einer förmlichen Cession; der in der Regel der Act der Uebergabe oder Besitzergreifung hinzutritt. Nächstdem muß man es für nothwendig erklären, daß den Einwohnern eines solchen abgetretenen Landes die gehörige Bekanntmachung geschehe, daß und wann die neuen Autoritäten eintreten. Tractaten können geschlossen seyn, und die Bewohner demungeachtet von allen diesen Dingen nichts wissen. Noch läßt sich dafür aus der völkerrechtlichen Praxis das Argument anführen, daß auch in neuentdeckten Ländern, wo doch der Grundsatz eintritt, res nullius cedit primo occupanti [2]), immer ein Act förmlicher Besitznahme für den occupans vorgenommen wird, ehe dieser sich im vollen Besitze mit allen Rechten hält; woraus dann überhaupt folgt, daß erst durch wirkliche Besitznahme ein Land dem Erwerbenden völlig unterthan wird [3]).

---

[2]) Für Kaufleute: Eine Sache, die keinen Herrn hat, wird Eigenthum dessen, der sie zuerst ergreift.

[3]) In England ist das Princip ausgesprochen in dem Falle Wroughton c. Mann, in welchem eine Schmuggeley in Ostflorida als solche angesehen wurde, weil sie es nach englischen Gesetzen war, ungeachtet das Land **1803** an Spanien abgetreten und die Einführung später geschehen war. Entscheidungsgrund war, daß, da der Vertrag noch nicht ausgeführt (**not carried into execution**) war, der Brittische Besitz fortge-

In Kriegszeiten treten Rücksichten mancherley Art ein, die hier aber noch nicht ausgeführt werden können.

§ 370. Particularrechte.

Spanien. Die Ordonnanz von Bilbao enthält Bestimmungen über die Schiffszimmerleute [1]). Es sollen ihrer nur vier angestellt seyn, die, ehe sie ernannt werden, wenigstens sechs Jahre als Gesellen (oficiales) und zwey als Lehrlinge gedient haben müssen. Dabey wird den Geschicktesten der Vorzug eingeräumt, allen aber die Schiffsbaumeister (maestros constructores de navios) vorgezogen [2]). Der angestellten Zimmerleute muß sich jeder Baueigner bedienen; doch steht es ihm frey, wo die Wichtigkeit oder Schwierigkeit es ihm sicherer erscheinen läßt, einen Schiffzimmermeister von außerhalb zuzuziehen, der die Aufsicht führt, oder seine Meinung sagt [3]). Die Schiffzimmermeister sind für die Arbeiten verantwortlich, es ist daher ihre Sache geschickte Gesellen auszusuchen. Diese aber müssen zu jeder Stunde bereit seyn, zu der das Wasser (las maréas, Ebbe oder Fluth) es erlaubt, und steht es dem Meister frey, ihnen allen Schaden, der durch ihre

---

dauert habe, also auch das Brittische Recht. — Im May **1803** wurde von Engländern das Schiff Fama, Buttler, von Louisiana, als französisches Eigenthum genommen, da Louisiana durch den Tractat von San Ildefonso **1796** durch Spanien an Frankreich abgetreten war. Unterm **17.** Februar **1804** reclamirte ein Kaufmann aus New-Orleans, der in dem Schiffe verladen hatte, in dem Admiralitätsgerichte. Sir William Scott entschied, gegen des Königs Advocaten, daß, da keine Handlung der Besitzergreifung abseiten Frankreichs vorgenommen sey, die Colonie zur Zeit der Aufbringung des Schiffes noch spanisch gewesen, und das genommene Eigenthum zurückzugeben sey. Der Fall steht in *Robinson's* **admiralty reports Vol. V. S. 106 ff.**

1) Carpinteros calafates, wörtlich Zimmerleute für die Ausbesserung von Schiffen. Den Gegensatz bilden die königlichen Schiffsbaumeister, constructores de navios.

2) Ordenanzas de la illustre universidad y casa de contratacion de la M. N. y M. L. villa de Bilbao 1737. cap. 28. num. 1. 2.

3) Ord. de Bilb. l. c. num. 7.

Versäumniß entsteht, von ihrem Lohne abzuziehen [4]). Der Zimmermeister dagegen muß bey den Arbeiten persönlich gegenwärtig seyn, und auf die Arbeit der Gesellen achten, besonders auf die äußeren Planken (tablas de los costados), die Decke, Spiker, Nägel, die Löcher im Holz, und auf dasjenige, was zur größeren Festigkeit und Sicherheit der Schiffe nöthig ist. Alle Havarien und allen Schaden, der durch seine Unachtsamkeit aus der mangelhaften Arbeit hervorgeht, soll er aus eigenen Mitteln erstatten [5]). Bielbriefe in dem Sinne, da sie über vorgeschossenes Geld ausgestellt werden (§ 368.), müssen schriftlich seyn, und vor Notaren, oder durch den Corredor aufgemacht werden [6]). Die Hypothek muß dem Darleiher speciell bestellt werden. Auch darf nicht mehr als drey Viertel des Werths des Schiffes, nnd bey dem Großavanturcontract nicht über den Werth darauf geliehen werden, den die Waare in dem Hafen hat, in welchem das Risico anfängt zu laufen [7]).

Frankreich. — Unter dem Ausdruck navire versteht man auch in Frankreich jedes Fahrzeug, welches der Handelsschiffahrt dient [8]). Schiffe werden zu den Mobilien gerechnet, haften dem-

---

4) **Num. 4. eod.** Man bemerke dieß wohl. Eine Compensation gegen Dienstlohn.

5) **Num. 5. 6. eod.**

6) **Orden. de Bilbao. cap. 23. n. 1.** Corredor hat sehr viele Bedeutungen. Ob es hier den Schiffsmakler bedeutet? Ich nehme es dafür. „**Se ordena y manda, que en tales casos se hagan ecrituras, ó contratas ante escribanos públicos, ó entre las mismas partes por medio de corredor,**“ das heißt: oder unter den Partheien selbst, unter Vermittlung des Maklers. Man verwechsele das Wort nicht mit corregidor; dieß würde den Sinn geben, daß die Vollziehung gerichtlich geschehen solle. Vergl. auch das **16.** Capitel der Ordonnanz.

7) **Ordenanzas de Bilb. c. 23. n. 3. u. 4.** Das Weitere gehört zur eigentlichen Bodmerey.

8) Vergl. ***Boulay-Paty*** **l. c. T. I. S. 100** f. **vaisseau** ist ein Kriegsschiff erster Größe, **bateau** ein Fahrzeug auf Flüssen.

ungeachtet für die Schulden des Verkäufers [9]), und zwar auch ohne besondere Verpfändung [10]). Doch sind gewisse Forderungen privilegirt, die in folgender Ordnung einander vorgehen [11]). 1) Gerichtskosten und andre Ausgaben, die aufgewendet sind, um zu dem Verkaufe des Schiffes zu gelangen. 2) Lootsgeld, Tonnengeld, Anker- und Dockengeld. 3) Der Lohn des Wächters, (gardien, Schiffsliegers), und alle Kosten, die auf die Erhaltung des Schiffes, während es im Hafen liegt, verwendet worden. 4) Lagermiethe für Läger, in denen der Zubehör des Schiffes, während es im Hafen liegt, aufbewahrt ist. 5) Die Kosten der Erhaltung des Schiffes und dessen Zubehör während der letzten Reise. 6) Des Capitains Gage und Volkshauer für die letzte Reise [12]). 7) Was dem Capitain auf der letzten Reise zum Bedürfniß des Schiffes geliehen ist, und der Preis der zu diesem Zwecke durch ihn verkauften Waaren (§ 382.), ohne daß sich der Gläubiger erst an die Person des Capitains zu halten brauchte [13]). 8) Die Forderungen der Verkäufer eines Schiffes, so wie derjenigen, die bey der Erbauung desselben gearbeitet, oder dazu geliefert haben; so wie die Summen für die Ausrüstung und den Arbeitslohn, Handwerkslohn, Victualien u. dgl. [14]). Doch sind alle diese Forderungen an die Bedingung geknüpft, daß das Schiff seit ihrer Entstehung noch keine Reise gemacht habe.

---

9) Früher war dieß anders. Vergl Edict von **1666.** Obige Bestimmung ist aus der ordonnance pour la marine **1681. Liv. II. Tit. X. art. 1. 2.** wörtlich übergegangen in den code de commerce art. **190. 191.** Vergl. auch art. **197** ff.

10) **Arrêt de la cour de Rennes 17. Fevr, 1813.**

11) Ueberhaupt code de commerce art. **191.**

12) Nach der Ordonnace Liv. I. Tit. XIV. art. **16.** ging Volkshauer allem vor. Siehe auch *Valin* **comm. sur l'ordonnance ad hunc art.**

13) **Valin** a. a. O. **ad art. 7. tit. des contrats à la grosse (III. 5.)** *Boulay-Paty* a. a. O. S. **119.**

14) Die Ordonnanz zog diese unter derselben Bedingung allen vor. Art. **17.** Tit. **14.** Buch **I.** *Boulay-Paty* a. a. O. S. **126** will die Verordnung vom **16.** May **1747,** nach der das Recht wegfiel, wenn die an dem Bau eines Schiffes Arbeitenden wußten, daß der Uebernehmer aversione

Doch bemerke man: Um sagen zu können, ein Schiff habe schon eine Reise gemacht, ist keinesweges erforderlich, daß es im Bestimmungshafen angekommen sey, sondern dies ist schon der Fall a) wenn es in einem andern Hafen als dem der Abfahrt angekommen ist; doch muß es dazu wenigstens dreißig Tage gebraucht haben; b) wenn das Schiff auf einer langen Reise über sechzig Tage unterwegs war, ohne von den Gläubigern in Anspruch genommen zu seyn; oder wenn es, ebenfalls ohne in einem Hafen angekommen zu seyn, über sechzig Tage unterwegs war, und nach dem Abgangshafen zurückkehrt [15]). Lange Reisen sind diejenigen nach Ost- und Westindien, nach dem stillen Meere, Canada, Terreneuve, Grönland, nach den jenseitigen Küsten America's, den Azorischen und Canarischen Inseln, nach Madera, und allen Küsten die am Ocean, jenseits der Meerenge von Gibraltar und des Sundes liegen [16]). 9) Alles was auf den Kiel, Rumpf und Zubehör des Schiffes, so wie auf die Ausbesserung, Verproviantirung und Ausrüstung des Schiffes auf Biel (Bodmerey, à la grosse) geliehen ist; jedoch nur was vor der Abreise geliehen wurde, unbedingt ohne specielle Verpfändung. 10) Assecuranzprämien auf den Rumpf, Kiel, Zubehör oder Ausrüstung, jedoch ebenfalls nur von der letzten Reise. Doch theilt im Fall von Verlust der Assecuradeur das Geborgene pro rata mit dem Bodmeristen [17]). Alle diese Vorrechte erlöschen aber durch den gehörigen gericht-

---

(au forfait) baute, als aufgehoben ansehen. Allein dann bleibt nach dem Consulat und dem Römischen Rechte diese Bestimmung doch noch immer gemeines Recht, und auch die Ordonnance hatte den Grundsatz. Auch hat die cours de Rennes noch unterm 17. May 1818 danach gesprochen.

15) Code de comm. art. 194.

16) Art. 377. eod.

17) Code de comm. art. 191. n. 10. art. 331. Wie sich diese beyden Vorschriften, nach deren einer der Bodmerist vorgeht, während er nach der andern mit dem Versicherer gleich steht, vereinigen lassen, ist nicht ganz leicht einzusehen. Die Art, wie sich Emerigon (contr. d'assur.) Cap. 3. Sect. 9. und Boulay-Paty zu helfen suchen, ist nicht genü-

lichen Verkauf, so wie wenn das Schiff nach einem Privatverkaufe eine Reise unter dem Namen und für Gefahr des Käufers gemacht hat, ohne daß die Gläubiger Einspruch gethan haben. Auch in Frankreich bleibt, ungeachtet es durch successive Reparaturen gänzlich erneuert ist, ein Schiff dasselbe [18]). Damit ein Schiff die vollen Rechte eines französischen habe, muß es in Frankreich gebaut oder condemnirte Prise oder wegen Gesetzübertretung confiscirt seyn, und darf auswärts keine Reparatur erhalten haben, die den Betrag von sechs Franken per Tonne übersteigt; es müßte denn erwiesen werden können, daß die größere Reparatur durchaus nöthig gewesen. Dieser Beweis muß durch einen Rapport (Erklärung) des Capitains und der übrigen Officiere, den der Consul, oder wo kein solcher sich befindet, zwey dort residirende Kaufleute attestiren müssen, geführt werden. In dem Hafen, von welchem das Schiff künftig abhängt, oder in dem Quartier, zu welchem dieser gehört, uud zwar in dem dort befindlichen bureau des classes, muß der Eigner, der ein Schiff hat bauen lassen, eine Acte aufnehmen lassen, welche acte de francisation heißt. Diese Acte enthält die Beschreibung des Schiffes, ein Attest, daß es für gut gebaut erkannt und gemessen sey, so wie, daß es als französisch gebaut anzusehen sey. Zugleich wird dem Schiffe ein Name gegeben, der nicht verändert werden darf, ohne daß eine neue Declaration gemacht wird, auch erhält es Nummern in denen der Hafen und die Reihe-Ordnung in der es registrirt worden, angegeben sind. Selbst Franzosen, die im Auslande wohnen, können ganz oder theilweise Eigenthümer eines solchen, volle Rechte genießenden, Schiffes nur seyn, wenn sie Compagnons eines französischen Handelshauses sind, welches in Frankreich handelt, und wenn sie durch ein Certificat des franzö-

---

gend, da der Art. **191.** kein besonderes Privilegium des Assecuradeurs an das Geborgene aufstellt, und demungeachtet der Art. **331.** das Vorrecht des Bodmeristen schmälert, also der Unterschied zwischen der Assecuranzprämie und dem bezahlten Schaden überall von keinem Gewichte ist.

[18]) *Dumoulin* cout. de Paris § 1. g. 8. n. 19. *Boulay-Paty* l. c. S. 102 sqq.

fischen Consuls in ihrem Wohnorte zugleich beweisen, daß sie keinen Unterthaneneid geleistet, und daß sie sich der Jurisdiction dieses Consuls unterworfen haben. Franzosen sollen in dieser Beziehung nur diejenigen seyn, die in Frankreich geboren worden, nach der Declaration vom 21. October 1727; nach welcher dieses Recht nicht nur selbst den naturalisirten Bürgern abgesprochen wird, sondern selbst dem gebornen Franzosen verloren geht, der eine Ausländerin heirathet; die daher nicht Eigenthümer von Schiffen seyn können, welche unter französischer Flagge fahren. Auf Uebertretung dieser Vorschriften steht Confiscation des Antheils der solchen Personen gehört, und sehr bedeutende Geldstrafen [19]). Unter jeaugage ist die Messung der Schiffe zu verstehen, das Resultat heißt le tonnage du navire. Zu dieser Messung sind öffentliche Beamte angestellt [20]).

Holland. Auch das Holländische Recht erklärt Schiffe für bewegliches Gut; doch kann die Erwerbung derjenigen, die drey Last und darüber messen, nur durch eine schriftliche Acte geschehen, die in dazu bestimmte öffentliche Register eingetragen wird. Weiter scheint man hier keine Förmlichkeiten zu kennen. Die Rechte nationaler Schiffe haben jedoch nur solche, die in Holland gebaut, und Eigenthum holländischer Bürger sind [21]). Doch haften auch hier Forderungen an den Eigenthümer auf dem Schiffe. I. Von den privilegirten Forderungen genießen folgende des Privilegii nur, wenn sie zum Behuf und während der letzten Reise entstanden sind: 1) Berge=, Hülfs= und Lootsgelder. 2) Tonnen=, Baken=, Feuer=, Quarantaine= und sonstige Hafengelder. 3) Der Lohn der nothwendigen Wächter und Arbeiter, so wie überhaupt alle Kosten das Schiff zu bewahren. 4) Die Miethe der Lager=

---

19) Vergl. Declaration vom 21. Oct. 1727. Gesetz vom 13. May 1791. Königl. Proclamation vom 1. Juny 1791. Decret vom 21. Sept. 1793. und 9. October 1793.

20) Decret vom 12. Nivose Jahr 2. (1. Januar 1794.)

21) Verordnung 14. März 1819. (Staatsblatt 1819. n. 12.) *van Hall* l. c. II. p. 16.

häuser und Bergungsplätze in denen Schiffszubehör oder Geräthe aufbewahrt wird. 5) Alle Kosten der Unterhaltung oder Ausbesserung des Schiffs und Zubehörs, und der Lohn des Schiffers und Schiffsvolkes von der Zeit an, da das Schiff segelfertig lag, bis zu dem Zeitpuncte, da die Reise gesetzlich als beendigt anzusehen ist (§. 431.) 6) Gelder, die zum Nutzen des Schiffes dem Schiffer vorgeschossen oder für ihn bezahlt sind, während der sub No. 5. angegebenen Zeit, ferner, was für Güter bezahlt werden muß, die der Schiffer zu verkaufen genöthigt war, um nothwendige Auslagen für das Schiff zu bezahlen. War dafür oder für einen Theil ein Bodmereybrief gezeichnet, so kommt dieser unter Aufschlag der Bodmereyprämie hieher. II. Folgende Forderungen sind, was den Zeitlauf, während dessen sie privilegirt sind, betrifft, nach andern Grundsätzen zu beurtheilen: 7) Alle diejenigen nothwendigen Ausbesserungen am Schiff und Geräthe, die nicht unter No. 5. gehören, die im Laufe der letzten drey Jahre von dem Tage der Vollendung der Ausbesserung angerechnet, gemacht sind. 8) Biel- und andre Contracte für den Bau des Schiffes, wenn darüber schriftliche, gehörig datirte, Instrumente aufgenommen sind, so wie die Zinsen der letzten drey Jahre. 9) Bodmereybriefe auf Schiff und Zubehör oder zur Verproviantirung oder Ausrüstung des Schiffes, die vor der Abfahrt ausgestellt oder gezeichnet sind. 10) Assecuranzprämie auf Casco, Kiel und Takelage des Schiffes für die letzte Reise. 11) Aller Schade und die Zinsen der Ablader wegen Nichtablieferung für sie verladener Güter, wenn dieser durch Untreu oder Nachlässigkeit des Schiffers oder Schiffsvolks herbeygeführt ist. III. Noch anders bestimmt sich der Platz der unbezahlten Kaufgelder eines Schiffes. Diese sowohl, wie zweyer Jahre Zinsen davon, dann auch der Inhalt gewöhnlicher Pfand- und Verbandbriefe auf Schiffe mit der letzten zwey Jahre Zinsen finden ihren Platz unmittelbar nach No. 6.; jedoch unter der Bedingung, daß sie in einer gehörig datirten und in die dazu bestimmten Register eingetragenen Urkunde stipulirt sind. Diese rangiren unter sich nach der Zeit ihrer Eintragung. Sonst ist die

Ordnung die, in der die Forderungen aufgezählt sind, so daß die unter einer früheren Nummer die spätere ausschließt. Die unter gleicher No. genannten, haben gleiche Rechte, participiren also pro rata. Doch sind, wenn auf einer Reise, gleichviel ob in andern Häfen, oder wenn das Schiff nach demselben Hafen zurückkehrt, aus Noth Schulden gleicher Art gemacht werden, die späteren den früheren vorzuziehen [22]). Darlehen auf Biel, die immer schriftlich contrahirt werden sollen, müssen Tag und Ort der geschlossenen Bodmerey enthalten, und, wie überhaupt Bodmereybriefe, die vor Antritt der Reise geschlossen werden, in der Kanzley des Arrondissements-Gerichts, in dessen Bezirk die Ausrüstung geschehen ist, eingetragen seyn; sonst geben sie kein dingliches Recht, sondern nur einen persönlichen Anspruch an den Empfänger [23]). Bey Flußschiffen sind blos die sub. No. 1. 7. 8. aufgeführten und das in III. enthaltene Privilegium anwendbar [24]). Alles dieses findet auch bey gerichtlichen Verkäufen Statt, nur gehen dann die Gerichtskosten allen andern Forderungen vor [25]).

England. Das englische Recht scheint die Rechte und Pflichten der Schiffbauer dem allgemeinen Rechte zu überlassen; nur das ist bestimmt, daß, auf Verlangen, der Erbauer eines Schiffs einen vollständigen und getreuen Bericht zu geben verpflichtet ist, in welchem der Ort und die Zeit der Erbauung, die Trächtigkeit (tonnage) und der Name des ersten Eigenthümers enthalten sind [26]). Die Identität des Schiffes wird durch den Eid des Eigenthümers hergestellt; die Messung aber geschieht, auf vorgeschriebene Weise, durch eigends dazu angestellte Beamte [27]).

---

22) Niederländ. Handelsgesetzb. B. II. Tit. I. Art. 1 — 8.

23) Niederländ. Handelsgesetzb. B. II. Tit. VIII. Art. 3. 4.

24) Dasselbe B. II. Tit. I. Art. 9.

25) Ebendaselbst Art. 10.

26) Stat. 26. Geo. III. c. 60. § 20. 21. Sowohl in England, wie in den Colonien.

27) Stat. 13. Geo. III. c. 74. § 1. Die Leute die ein Schiff messen, werden von den commissioners of the customs jedesma ernannt, und sollen das Schiff wo möglich messen, wenn es flott ist.

Schiffe werden in sofern nach den allgemeinen Grundsätzen von Mobilien beurtheilt, als, ohne den Besitz derselben, in der Regel kein Gläubiger ein dingliches Recht daran hat; weshalb denn auch der Schiffbauer sich nur in dem Falle, da er es noch in Händen hat, an ein Schiff halten kann; was auch für diejenigen, die zur Ausrüstung ꝛc. eines Schiffes Lieferungen geleistet haben, gilt. Dabey wird der Schiffer, wenn er in diesem Falle seyn sollte, nicht als Besitzer des Schiffes angesehen, selbst wenn er darauf ist, weil er nur Bevollmächtigter der Eigner ist, also keinen eignen Besitz haben kann [28]). Daß es auf der Themse Gebrauch ist, bey Schiffbauten längere Zeit Credit zu geben, ist zwar in einer Entscheidung [29]) ausgesprochen; und es folgt daraus allerdings, daß der Schiffbaumeister, der keine entgegenstehende Abrede traf, sich selbst dann nicht an das Schiff halten kann, wenn er es besitzt; allein um dieses Recht zu begründen, würde es doch wohl nur der Stipulation bedürfen, daß er gegen baar Geld arbeite [30]). Doch ist überall der wahre völlige Besitz erforderlich, d. h. der Baumeister muß das Schiff in seinen Docks, auf seinem Helling ꝛc. haben. In Schottland wo man früher das entgegengesetzte Princip aufstellte, und wo überhaupt die Ansicht lange schwankte, befolgt man jetzt den Grundsatz des englischen Rechts in dieser Hinsicht [31]). — Dagegen aber findet auch nach

---

28) Diese Regel ist von neueren Entscheidungen abstrahirt. Siehe **Westerdell c. Dale, Hoare c. Clement, Justin c. Ballam, Watkinson c. Bernardiston, Buxton c. Snee.** In **Rich c. Coe** und in **Farmer c. Davis** sprach Lord Mansfield noch das entgegengesetzte Princip aus.

29) **Raitt c. Mitchell.**

30) Es ist daher falsch, wenn ***Holt*** **system of navigation laws etc. I. S. 395.** dieß so stellt, daß in der Themse die Usance dem Retentionsrecht entgegenstehe, da vielmehr zu sagen ist, daß dieß überall wegfalle, wo, gleichviel ob laut Contract, oder nach der Usance auf Credit gearbeitet war.

31) **Wood & others c. Hamilton.** Noch dieser Fall, der von dem court of sessions in Schottland an das englische House of Lords kam, war in den unteren Instanzen verschieden beurtheilt worden.

englischem Rechte nicht nur ausdrückliche Verpfändung des Schiffs Statt, sondern es giebt auch Forderungen, die stillschweigend ein dingliches Recht auf dasselbe geben. Von der ersten Art ist auch hier der Bielbrief, der aber den Namen bottomry führt, wenn er auf das Schiff geschlossen wird, und respondentia genannt wird, wenn er auf die Güter geschieht, bekannt. Die Grundsätze sind die, welche von der Bodmerey (§. 483.) gelten; nur das ist hier zu erwähnen, daß eine früher übliche Art der hier erwähnten Bodmerey, nämlich die auf die Reise selbst, bey welcher der Darleiher nur die Gefahr der Reise steht, also nur auf die glückliche Ankunft leiht, jetzt gesetzlich verboten ist, obgleich nach den Worten des Gesetzes nur für Ostindische Reisen [32]).

Englisches Register. — Der Standpunct, den England unter den zur See handelnden Staaten einnimmt, wird es nicht unzweckmäßig scheinen lassen, wenn diejenigen Grundsätze, nach denen der englische Nationalcharacter der Schiffe beurtheilt wird, hier etwas ausführlich erörtert werden, besonders da diese Gesetze nicht nur die Basis des Americanischen Rechts in dieser Beziehung sind, sondern selbst ganz unverkennbar der französischen acte de francisation zum Grunde liegen. Den Grund zu der ganzen nachherigen Handelspolitik Englands in Beziehung auf die Schiffahrt legte die berühmte Parlamentsacte Cromwell's von 1651, deren Nützlichkeit nach Herstellung der königlichen Herrschaft so sehr eingesehen wurde, daß sie, da das revolutionaire Gesetz nicht bestehen konnte, 1660 mit wenigen Zusätzen unter königlicher Autorität erneuert publicirt wurde [33]). Dieser Acte folgten unter den folgenden Königen mehrere, deren Zweck und Politik immer darin bestand, die englische Schiffahrt in Flor zu bringen, und

---

[32]) **Stat. 7. Geo. I. c. 21. § 2. Stat. 19. Gecrge II. c. 37. § 5.**

[33]) **Stat. 12. Carol. II. c. 18. „An act for the increase of shipping and encouragement of the navigation of this nation, wherein, under the good providence and protection of God, the wealth, safety, and strength of this kingdom is so much concerned."** S. auch oben § **361.**

fremde Schiffe, was den englischen Handel betrifft, zurückzusetzen Erst spät indessen richtete man sein Augenmerk auch auf die Beförderung des Schiffbaues. Endlich unter Georg dem Dritten erhielt das System die Gestalt, welche es im Wesentlichen noch hat [34]). Danach gilt für ein englisches Schiff nur dasjenige, welches in England gebaut ist, und englischen Unterthanen gehört. Kein solches Schiff darf, ausser im Falle der höchsten Noth, im Auslande eine Reparatur erhalten haben, die den Betrag von 15 Schilling Sterl. für jede Tonne, die es nach der gehörigen Meßung hält, übersteigt. Wo aber eine solche Reparatur erforderlich wird, da muß der Schiffer, oder wer sonst die Sorge für das Schiff hat, dem brittischen Consul oder sonstigen brittischen Beamten einen eidlichen, schriftlichen Bericht von dem Zustande des Schiffes liefern, und die Details und den Belauf der Reparatur eidlich vor dem Consul ꝛc. erhärten, so wie daß und wie diese Reparatur nothwendig geworden sey, um das Schiff in den Stand zu setzen, in die englischen Besitzungen zurückzukehren. Darüber ertheilt dann der Consul oder sonstige Beamte („chief officer") ein Certificat unter seiner Hand und Siegel. Befindet sich an dem Orte der Reparatur kein brittischer Consul oder sonstiger Beamter, so ist dieselbe Procedur vor zwei bekannten brittischen Kaufleuten vorzunehmen, deren Certificat eben so gültig ist, wie das des Consuls ꝛc. In dem ersten brittischen Hafen, in welchem das Schiff dann ankommt, muß der Betrag der Reparatur dem Zolleinnehmer oder Controlleur bewiesen, und zugleich diesen das erwähnte Certificat ausgeliefert werden, wenn die Reparatur 15 Sch. übersteigt. Wird dieß verweigert, so gilt nachher das Schiff in jeder Hinsicht als ein fremdes. Schiffe die dem Feinde abgenommen sind, erhalten die vollen Rechte brittisch gebauter Schiffe; wenn sie an brittische Unterthanen verkauft werden, nachdem sie

---

34) Stat. 26. George III. c. 60. „An act for the further encrease and encouragement of shipping and navigation" (1786 den 1. Aug. in Kraft getreten). Wo in der Darstellung kein Bezug genommen wird, ist die Bestimmung immer in dieser Acte enthalten.

gesetzmäßig condemnirt wurden [35]). Schiffe die der Feind genommen hat, haben die Rechte englischer Schiffe nicht, selbst wenn sie in England gebaut und an brittische Unterthanen verkauft sind [36]). Wird ein solches Schiff aber durch brittische oder alliirte Schiffe wieder genommen, so behält es die Rechte eines englisch gebauten Schiffes, als ob es nicht aufgehört hätte, dieß zu seyn [37]). Unter einem brittischen Unterthan ist aber nur derjenige zu verstehen, der seinen regelmäßigen Auffenthalt in Großbrittanien oder den brittischen Colonien hat. Andere Britten können nicht Eigenthümer eines Schiffes oder eines Theils desselben seyn, wenn sie nicht Compagnons irgend eines in Großbrittanien oder Irland etablirten Hauses oder Agenten eines Compagnons sind [38]). Keine Fremde, die nicht eingeborne (natural born) Britten sind, können einen Theil an solchen voll-brittischen Schiffen erwerben, wenn nicht wenigstens drey Viertheil der Eigner nach den Summen darin consentiren und dieses auf dem Register vor zwey Zeugen notirt worden. — Alle auf die vollen Rechte englischer Schiffe Anspruch machenden Schiffe müssen von einem englischen Schiffer geführt werden, und wenigstens drey Viertheil an englischen Matrosen an Bord haben [39]). (S. auch unten § 405.) Jedes Schiff, welches ein Deck hat, oder 15 Tonnen oder darüber mißt, und einem Unterthan von Großbrittanien, Guernsey, Jersey, der Insel Man oder den Colonien in Asien, Africa oder America gehört, muß gehörig registrirt werden, und die Eigenthümer müssen das Certificat darüber (certificate of registry) in Brittanien von dem Zolleinehmer oder Controlleur, und in Guernsey, Jersey oder den Colonien von dem Gouverneur oder sonstigen obersten Beamten sich ertheilen lassen. Doch erstreckt sich dieß nur auf seewärts fahrende; daher sind Schiffe die

---

35) Stat. 45. George III. c. 72.
36) Stat. 48. Geo. III. c. 70.
37) Stat. 49. Geo. III. c. 41. — jure postliminii. —
38) Stat. 13. Geo. III. c. 26. Stat. 26. Geo. III. c. 60. § 8.
39) Stat. 34. Geo. III. c. 68.

zur inländischen Schiffahrt benutzt werden, so wie diejenigen, die auf die Newfoundland-Fischereyen, oder zur Küstenfahrt in den Nordamerikanischen Colonien gebraucht werden, von dieser Verbindlichkeit ausgenommen; wie auch Kriegsschiffe oder Fahrzeuge die der königlichen Familie gehören, keiner Registrirung bedürfen. Die Registrirung geschieht in dem Hafen, zu dem das Schiff gehört, d. h. in dem Hafen, von welchem ein Schiff gewöhnlich fährt, oder wenn es neu ist, fahren soll und in oder bey dem der Eigner oder dirigirende Rheder gewöhnlich wohnt. Ehe sie aber vorgenommen werden darf, muß der Eigner einen Eid dahin leisten, daß das Schiff an dem benannten Platze gebaut, daß er und die (genannten) Theilnehmer alleinige Eigenthümer so wie daß sie wirklich und bona fide brittische Unterthanen seyen, und keinen andern Unterthaneneid (oath of allegiance) geleistet haben, so wie daß kein Fremder Theil in dem Schiffe habe [40]). Nach

---

40) Das Formular des Eides steht im Stat. **26. Geo. III. c. 60. § 10.** Er modificirt sich jedoch nach den Umständen, in sofern ein Fall eintritt, für den besondre gesetzliche Bestimmungen existiren. So ist z. B. ein Eid, den ein Engländer in fremdem Lande leisten muß, um einen zeitigen (nicht regelmäßigen und fortdaurenden) Auffenthalt daselbst zu erlangen, nach Stat. **27. Geo. III. c. 19. § 4.** kein Hinderniß. Ist nur ein Eigenthümer, so schwört dieser, sind zwey, beyde, wenn sie beyde nicht über **20** (englische) Meilen von dem Hafen wo die Registrirung geschieht, entfernt leben; aber nur einer, wenn dieß mit beyden oder einem von ihnen der Fall ist. Sind mehr wie zwey, und wohnen alle bis auf einen über **20** Meilen entfernt, so leistet ebenfalls nur dieser den Eid. Wohnt der größere Theil näher, so schwört diese größere Hälfte, wenn diese nicht über drey Personen ist. Jedenfalls schwören nur drey. Doch müssen in dem Falle, daß nicht drey anwesend sind, die Comparenten ferner schwören, daß die Abwesenden nicht innerhalb **20** Meilen wohnen, daß sie sich nicht absichtlich (willfully) entfernt haben, oder daß sie durch Krankheit verhindert werden. Für die Ostindische Compagnie mag der Secretair, oder wen sie sonst bevollmächtigt, schwören. **Stat. 27. Geo. III. c. 19. §. 5.** Werden Schiffe in (dem englischen) Nordamerika für Europäische englische Unterthanen gebaut, so können sie in Amerika auf den Eid des Agenten, Directors ꝛc. registrirt werden, doch muß dann die Registrirung wiederholt werden, sobald das Schiff in den Europäischen Besitzungen ankommt, nachdem der wahre Eigner den vorgeschriebenen Eid geleistet hat.

Abstattung des Eides wird dann das Schiff von Sachverständigen in jeder Hinsicht untersucht, die über diese Untersuchung einen schriftlichen Bericht für den Registrirungsbeamten machen, den der anwesende Eigner, Schiffer, oder wer sonst beauftragt ist, zum Zeichen der Anerkennung unterschreibt, wenn er keine Einwendungen dagegen machen kann. Darauf giebt der Schiffer und die anwesenden Eigner einen Revers (bond), daß sie, bey Strafe, das Certificat keinem leihen, verkaufen oder es überhaupt veräußern wollen, sondern daß es allein zum Behufe des Schiffes, für welches es ausgestellt ist, dienen soll, und daß sie, wenn das Schiff bleiben, genommen werden, verbrennen, oder sonst an der Rückkehr verhindert werden sollte, das Certificat, sofern es gerettet worden, innerhalb eines Monats nach Ankunft des Schiffers in einem Orte in den englischen Staaten, an den collector or comptroller of the customs abliefern wollen, so wie daß, wenn ein Fremder durch Kauf oder sonst Eigner oder Theilhaber in dem Schiffe wird, das Certificat in sieben Tagen, nach der Transaction durch welche dieses bewirkt wird, ausgeliefert werden soll: ferner daß, wenn das Schiff in einem fremden Hafen veräußert wird, sie dem brittischen Consul sogleich, oder wenn es in See war, sogleich nach seiner Ankunft daselbst, oder in England an die Behörde innerhalb 14 Tagen nach derselben, das Certificat ausliefern wollen. — Zugleich mit dem Certificat muß der Türkenpaß (mediterranean pass), wenn das Schiff einen solchen hat, ausgeliefert werden, der an die commissioners der Admiralität eingesandt und vernichtet wird [41]). Wer ein certificate haben will, muß den oben beschriebenen Bericht des Baumeisters bei-

---

41) Stat. 26. Geo. III. c. 60. §. 15. — 27. Geo. III. c. 19. §. 6. 7. Nach den Tractaten mit den Barbaresken wird der Türkenpaß in bestimmter Form unter Hand und Siegel des Lord Großadmirals oder der Lords der Admiralität ausgefertigt. Sie werden auf Pergament geschrieben, welches oben Zierrathen hat; diese Zierrathen werden abgeschnitten und den Raubstaaten eingeschickt. Der Paß muß dann daran passen. Darauf geht dann auch die Instruction der Barbaresken-Kreuzer.

bringen, so wie auch, wenn es ein gekauftes Prisenschiff ist, die Condemnationsacte unter Hand und Siegel des Richters, in dessen Gerichte die Condemnation geschah, und möglichst genau alles Nähere über das Schiff in einem schriftlichen Berichte beigebracht und die Identität des Schiffes eidlich erhärtet werden muß. Prisen, die in Guernsey, Jersey, Man condemnirt sind, werden in Southampton registrirt. Dann wird das Register-Certificat ausgefertigt. Dieses bezieht sich zuerst auf die Acte 26 Geo. III. unter Anführung nicht der Zahl des Capitels sondern des Titels der Acte, und enthält dann: 1) Namen, Geschäft und Wohnung der unterschreibenden Eigner. 2) Die Anführung daß diese den vorgeschriebenen Eid, der in das Document wörtlich eingeschaltet wird, geschworen haben. 3) Angabe, daß der Beweis über den Bau, die Bauart, Größe ꝛc. geliefert ist, wobey das Nähere im Detail angeführt wird. 4) Daß gehörige Sicherheit (der erwähnte Revers) gegeben sey, und daß die unterzeichnenden Beamten das Schiff in dem anzuführenden Hafen gehörig registrirt haben. 5) Die Unterschriften und das Datum, letzteres voll ausgeschrieben [42]). Ist das Schiff ein Prisenschiff, so muß die Summe, für die es gekauft ist, nach eidlicher Angabe dessen, der die Registrirung nachsucht, angehängt werden. Dieses Certificat muß immer an Bord seyn, und in jedem Hafen, in England den bestimmten Behörden, auswärts dem Consul auf Verlangen producirt werden. Alle Schiffe die nicht gehörig registrirt sind, oder werden konnten, werden für fremde Schiffe gehalten, selbst wenn sie englisches Eigenthum sind [43]); ja es ist sogar entschieden [44]), daß ein Vorrecht, welches durch Tractaten oder specielles Gesetz „den Schiffen von Ländern, die mit England in Freundschaft stehen" gegeben ist, nicht auf auswärts gebaute

---

42) Der §. 3. der Acte giebt das Formular. Doch ist dieß durch die darin zugleich enthaltenen Erläuterungen und Bemerkungen so bunt geworden, daß ich es vorgezogen habe, kurz den Inhalt anzuführen.

43) Stat. 27. Geo. III. c. 19.

44) In dem Falle Attorney general c. Wilson.

Schiffe, die englisches Eigenthum sind, angewendet werden könne. Dagegen sind Schiffe der Ostindischen Compagnie, die in deren Besitzungen gebaut sind, berechtigt, auf die Privilegien englischer Schiffe Anspruch zu machen [45]). Irländische Schiffe stehen mit brittischen auf ganz gleichem Fuße [46]). — Uebrigens ist zwar das bisherige Bedingung, damit ein Schiff die Rechte englischer Schiffe habe, aber der Nationalcharacter der Schiffe, in sofern dieser im Kriege in Betracht kommt, ist anders zu beurtheilen [47]). Auch fremde Schiffe haben jetzt die Rechte, welche durch Tractaten den Schiffen eines bestimmten Landes beygelegt sind, nur wenn sie in diesem Lande gebaut oder von demselben im Kriege genommen, oder nach den Gesetzen des Landes confiscirt worden, oder wenn sie in England gebaut sind und wenn der Schiffer und drey Viertheile der Mannschaft Unterthanen des in Frage stehenden Landes sind, und wenn sie ganz Unterthanen dieses Landes gehören [48]).

Nordamerica. — Schon am ersten September 1789 erließ der Amerikanische Congreß eine Acte zur Ermunterung der Nationalschiffahrt. Diese wurde jedoch als nicht genügend, bald wieder aufgehoben, und an deren Stelle trat die Acte vom 31. December 1792, welche unterm 18. Febr. 1793 durch eine andre ergänzt wurde [49]). Dadurch, und durch einige spätere Verordnungen sind die englischen Register-Acten folgender Maßen

---

45) Stat. 35. Geo. III. c. 115. — 42. Geo. III. c. 20.

46) Stat. 26. Geo. III. c. 60. §. 44. — 27. Geo. III. c. 19. §. 12. — 39 & 40. Geo. III. c. 67. — 42. Geo. III. c. 61.

47) Was die Registry acts als nothwendige Formalitäten bey Uebertragung von Schiffen fordern, wird passender unten in der Lehre vom Schiffsverkauf vorgetragen. Vergl. §. 378.

48) S. d. Acte vom 5. July 1825. §. 15.

49) Die erstere in den Laws of the united states of America II. p. 131. die zweyte ibid. p. 166. abgedruckt. Die Acte von 1789 steht im ersten Theile derselben Sammlung S. 65. ff. Der herkömmlichen Citirart zu folgen, werden die Gesetzsammlungen künftig nur durch die Buchstaben U. S. L. (united states laws) angeführt.

modificirt: Kein Schiff ist gezwungen registrirt zu werden; aber um für National-Amerikanische Schiffe zu gelten, und alle Rechte solcher zu haben, müssen sie ein Register haben. Es giebt hier vier Abstufungen für amerikanische Schiffe: 1) Registerschiffe, d. h. solche die in America gebaut, oder als Prise condemnirt, oder wegen Verletzung der Landesgesetze confiscirt und verkauft wurden, durchaus americanischen Bürgern gehören und von solchen geführt werden. Diese Schiffe haben ein Recht registrirt zu werden [50]). Nur darf auch hier der Eigner, wenn dieser nicht Consul oder Agent des Staates ist, nicht gewöhnlich im Auslande wohnen; er müßte denn Compagnon eines sonst ganz in den vereinigten Staaten residirenden und dort handeltreibenden Hauses seyn [51]). Blos naturalisirte Bürger (d. h. nicht Eingeborne) dürfen nicht über ein Jahr in ihrem Geburtslande und nicht über zwey Jahre überhaupt in der Fremde wohnen, wenn sie nicht die Vortheile aus der Registrirung verlieren wollen, auser als Consuln oder öffentliche Agenten; wiewohl ein neues Register ertheilt werden darf, wenn ein solches Schiff bona fide an einen in America wohnenden americanischen Bürger verkauft, und dessen Qualification erwiesen wird [52]). 2) Schiffe die in den vereinigten Staaten gebaut sind, aber ganz oder theilweise andern als Bürgern der vereinigten Staaten gehören. Diese werden recorded und haben die Rechte der ships built and recorded in the united states [53]). 3) Schiffe, die zwar Americanern gehören, aber nicht in den vereinigten Staaten gebaut sind; diese können ein certificate of ownership erhalten [54]). 4) Schiffe, die zur Fischerei oder zum Küstenhandel gebraucht werden. Diese müssen

---

50) Act of congress 31. Dec. 1792. chapt. 1. of 18. Febr. 1798. ch. 8.

51) Act of 31. Dec. 1792. l. c. sect. 2.

52) Act of congress 27. March 1804. ch. 52. (U. S. L. VII. p. 146.) Abbot by *Story* p. 37.

53) Act 31. Dec. 1792. ch. 1. sect. 20.

54) Act of 14. April 1802. ch. XXVI. & of 2. March 1803. ch LXIX. (U. S. L. Vl. p. 72. u. 219.)

dieselben Eigenschaften haben wie die Registerschiffe und werden dann enrolled and licensed [55]). Daher kann jedes Registerschiff enrollied werden, wenn es sein Register aufgiebt, und dagegen jedes enrolled vessel ein Register erhalten, wenn es das enrolment schwinden läßt [56]). Die Fischerschiffe und Küstenfahrer dürfen keine ausländische Waaren laden, wenn sie nicht enrolled and licensed sind, bey Strafe der Confiscation [57]). Die Formen unter denen alle diese Schiffe ihre Eigenschaft erhalten, sind einander sehr ähnlich. Die wichtigste Art ist die der Registerschiffe. Ueber diese bemerke man daher: Welche Schiffe registrirt werden können, ist bereits gesagt. Die Form dabei ist diese: Die Registrirung geschieht in dem Districte des Collectors, zu welchem das Schiff gehört, was nach dem Hafen beurtheilt wird, welchem der Rheder, oder wo deren mehrere sind, der correspondirende Rheder zunächst wohnt. Doch kann es auch, wenn es sich gerade in dem Hafen eines anderen Districts befindet, hier registrirt werden; wo dann bey der Ankunft in dem oben bezeichneten Districte das Register gegen ein anders ausgetauscht werden muß, bey Ungültigkeit desselben und 100 Dollars Strafe [58]). Dieß gilt alles auch, wo ein Bevollmächtigter ein Schiff in einem andern Districte kauft [59]). Ehe die Registrirung geschehen kann, muß der Eigner einen Eid leisten und unterschreiben, des Inhalts, daß nach seinem besten Wissen das (genannte) Schiff zur genannten Zeit, an einem genannten Orte gebaut, und wenn dieß vor dem 16. May 1789 geschah, daß es damals das alleinige Eigenthum von Bürgern der vereinigten Staaten gewesen und immer geblieben sey [60]).

---

55) Act of 18. Febr. 1793. ch. VIII. sect. 1. 2. (U. S. L. II. p. 168.)

56) Act 18. Febr. 1793. l. c. sect. 3.

57) Sect. 12. eod.

58) Act 1792. l. c. sect. 1. 11. Abbot by *Story* p. 41. sq.

59) Act 1792. l. c. sect. 12.

60) Trat ein andrer Grund ein, der dem Schiffe ein Recht gab, registrirt zu werden, z. B. war es eine condemnirte Prise ꝛc., so wird natürlich dieß beschworen.

Der Eid enthält ferner den Namen des Eigners, so wie daß er der einzige, oder wer die übrigen, und daß er oder sie Bürger der vereinigten Staaten sey oder seyen und in diesen wohnen [61]), so wie auch daß weder an dem Schiffe noch dessen Erwerb (the profits or issues thereof) irgend ein Bürger oder Unterthan eines fremden Staates Antheil habe, nicht minder daß der Schiffer (der zu nennen ist) americanischer Bürger sey. Ist der Schiffer oder derjenige der an seiner Stelle das Commando hat, in dem Districte, in welchem die Registrirung geschieht, anwesend, so soll auch er beschwören, daß er Bürger der vereinigten Staaten sey und wie er es geworden [62]). Den zuerst erwähnten Eid leistet zunächst derjenige Eigner, der um die Registrirung anhält, innerhalb 90 Tagen nach der Ertheilung muß jeder Miteigner denselben Eid, den dieser aber sowohl in demselben Orte als in einem anderen Districte und selbst vor einem höheren Gerichte leisten kann, an den collector durch den die Registrirung geschah, einsenden, sonst ist das Register ungültig [63]). Ist das Schiff ein ganz neues, so muß überdieß ein Attest des Baumeisters, der die Leitung des Baues hatte, beigebracht werden, welches bezeugt, daß es durch ihn oder unter seiner Direction gebaut worden, und welches die Bauart, Zahl der Verdecke und Masten, Länge, Breite, Tiefe, Tonnenzahl und alle sonstigen Umstände angiebt, aus denen sich die Identität eines Schiffes erkennen läßt [64]). Das Schiff wird sodann von dem Collector, oder einem surveyor, oder einer Person die diese dazu angestellt haben, gemessen, und über die Vermessung ein Certificat ertheilt, welches der bey derselben gegenwärtige Eigner oder sein Bevollmächtigter contrasignirt, bey Strafe der Ungültigkeit. Doch geschieht die Vermessung nur bey Nachsuchung des erſten Registers, es müßte denn seyn, daß vor

---

61) Auch hier nach den Umständen, z. B. wo ein Mitrheder als Consul im Auslande wohnt.

62) Act of 1792. l. c. sect. 4.

63) Dieselbe a. a. O. sect. 5.

64) Sect. 8. eod.

einer folgenden das Schiff verändert wäre [65]). Hierauf haben die Eigenthümer und Schiffer sich bis zu einer gewissen Summe, die nach der Größe des Schiffs variirt, dafür als Selbstcaventen zu verpflichten („shall become bound“) und Bürgen zu stellen, daß das Register nur für das Schiff benutzt werden solle, welchem es ertheilt worden, so wie daß, im Fall das Schiff untergehen, verbrennen, vom Feinde genommen werden, oder aus einem anderen Grunde nicht zurückkehren sollte, das Certificat (certificate of registry) innerhaib 8 Tagen nach Ankunft des Schiffers oder des an seiner Stelle Commandirenden in irgend einem Districte der Vereinigten Staaten dem collector des Districts werde ausgeliefert werden; so wie auch, daß dieß geschehen solle, wenn das Schiff oder ein Theil desselben an einen Fremden verkauft werden sollte, wo die Auslieferung, wenn das Schiff in den Vereinigten Staaten ist, innerhalb 7 Tagen vom Verkaufe, sonst innerhalb 8 Tagen nach Ankunft des Schiffers geschehen muß [66]). Wenn alles gesetzlich vorgeschriebene geleistet ist, muß der collector des Districts ein „record of registry“ in ein dazu bestimmtes Buch eintragen und dann ein certificate of registry aus demselben ertheilen. Dieses Certificat wird jetzt auf Papier (in gedruckten Formularen, blank certificates) ausgefertigt, welches eigne, nur dem collector und seinem Deputirten bekannte, Wasserzeichen und andere geheime Merkmale hat [67]), und enthält eine Bezugnahme auf die Congreßacte, die nach ihrer Rubrik angeführt wird [68]), die Namen derer, die um die Registrirung anhalten, deren Gewerbe, Wohnort, und ein ausführliches Protokoll über

---

[65]) Sect. 6. eod.

[66]) Sect. 7. eod. Die Summe der Caution ist 400 dollars bey Schiffen bis 50 Tonnen; 800 d. bey solchen über 50 T. bis 100 T.; sie steigt dann mit jeden 100 Tonnen um 400 Dollars, jedoch nie über 2000 D.

[67]) Act 2. March 1803 ch. LXXI. sect. 2. (U. S. L. VI. p. 225.)

[68]) Der Eingang des Registers lautet: „in pursuance of an act of congress of the united states of America intitled „an act concerning the registering and recording of ships and vessels.““

dasjenige, was nach dem bisherigen geschehen ist, sodann die Anführung, daß das Schiff in dem (genannten) Hafen gehörig registrirt worden, endlich das Datum in Buchstaben, Unterschrift und Siegel des collector [69]). — Der Name jedes Registerschiffes muß in weißen, wenigstens drey Zoll langen, Buchstaben auf schwarzem Grunde am Spiegel angeschrieben seyn [70]). Wird ein Schiff wesentlich verändert, so muß es neu registrirt werden und die ganze obige Procedur geschieht von Neuem; wenn dessen Schiffer verändert wird, so braucht dagegen nur der Eid, daß der neue Schiffer Bürger der vereinigten Staaten sey, von Neuem geleistet zu werden, dann wird in dorso des Certificats ein Memorandum durch den collector gemacht, welches den Namen des neuen Schiffers enthält. Dieß Memorandum wird auch in die Registerbücher eingetragen [71]). Ist das certificate of registry verloren gegangen, so muß der Schiffer diesen Umstand, und daß er wahrhaftig glaube, daß das Schiff unter dem angegebenen Namen registrirt gewesen, daß das Register, wenn es wiedergefunden würde, ausgeliefert werden solle, so fern dieß in seiner Macht stehe, beschwören [72]). Die Form zur Erlangung des recording der Schiffe ist diese: Der Baumeister, der es gebaut hat, leistet einen Eid vor dem collector des Districts, daß er das (nach Bauart, Größe ꝛc. beschriebene) Schiff in dem (benannten) Orte, District ꝛc. der Vereinigten Staaten gebaut habe; dann wird es gemessen und darüber der Meßbrief ertheilt und von dem Baumeister und einem Eigner oder dem Schiffer contrasignirt. Darauf wird das Protokoll darüber zu Buche gebracht und hieraus das certificate of record, in fast derselben Form wie das Register ausgefertigt [73]). Bei Veränderung des Schiffers wird

---

69) Act of 31. Dec. 1792. l. c. sect. 9.

70) Sect. 3. eod. Spiegel ist der hinterste Theil des Schiffes über dem Steuer.

71) Sect. 14. 15. eod.

72) Sect. 13. eod.

73) Sect. 20. 21. 22. eod.

auf ähnliche Weise ein Indorso auf dem certificate of record notirt, wie bey Registerschiffen [74]). Diese haben zwar nicht die Rechte national americanischer, aber doch größere Rechte wie andere Schiffe, was zur Aufmunterung des Schiffbaues dienen soll. Uebrigens scheint es nach Entscheidungen, als ob der Grundsatz, daß Schiffbaumeister, so wie diejenigen, die an ein Schiff geliefert haben, für ihre Forderungen ein dingliches Recht an dasselbe haben, hier unbedingt gelte [75]); wiewohl nach einem Gesetze für Neuyork dieß Princip auf den Fall zu beschränken scheint, da der Eigner ausserhalb Landes wohnt [76]).

Oesterreich. Die national Oesterreichischen Schiffe erhalten ein Regierungspatent (patente di navigazione). Dieses Patent wird aber nur ertheilt, wenn die gesetzlichen Bedingungen vorhanden sind. Diese bestehen in folgenden: Die Eigner eines solchen Schiffes müssen Eingeborene der österreichischen Erbländer seyn, oder das Recht der Unterthanen (sudditanza) durch Naturalisationspatente, oder dadurch erworben haben, daß sie sich mit den Ihrigen während eines Zeitraums von zehn Jahren in den österreichischen Staaten aufgehalten haben [77]). Sie müssen in den K. K. Staaten einen Handel en gros treiben, in welchem keine Auswärtige interessirt sind, und welchen sie mit eignem Fond treiben. Die naturalisirten sollen ihr Vermögen und ihre Familie in die Oesterr. Staaten bringen, und eine hypothecarische Caution von 5000, oder wenn sie keine Familie haben von 10,000 Fl. dafür bestellen, daß sie ihren beständigen Aufenthalt hier nehmen wollen [78]). Jeder Miteigner muß gleichfalls Oesterr. Unterthan seyn, und darüber derjenige, der das Patent nachsucht, einen Eid

---

74) Sect. 23. eod.

75) S. *Story* l. c. p. 160.

76) Act 10. August 1798 u. *Story* l. c. p. 160.

77) Rescritto aulico di 21. Giugno 1787. Avviso di 14. Nov. 1787 art. 1. 2.

78) Avviso 14. Nov. 1787. art. 3.

leisten [79]). Ist ein Ausländer Miteigner eines solchen Schiffes, so wird der Inhaber des Patentes, außer der Confiscation des Schiffes, mit einer Strafe von 1000 Ducaten in Gold belegt, in welche Strafe auch derjenige verfällt, der seinen Namen hergiebt, und sich fälschlich für Miteigner ausgeben läßt; andere Züchtigung für das Falsum vorbehalten, und soll der Schiffer bei schwerer Strafe es anzeigen, wenn er weiß oder argwohnt, daß auswärtige Miteigner sind [80]). Das Schiff muß ferner in einem Oesterr. Hafen gebaut, oder wenigstens in dem Hafen einer Macht, die mit der Pforte und den Barbareskenstaaten in Frieden lebt, gebaut, erkauft, bemannt und ausgerüstet seyn. In letzterem Falle muß bey 1000 Fl. Strafe das Schiff sofort nach Triest gebracht werden, und dahin mit einer Equipage fahren, von der mindestens die Hälfte aus Oesterreichern besteht [81]). Der Schiffer und wenigstens zwey Drittheile der Mannschaft müssen Oesterr. Unterthanen und ersterer 20 Jahre alt seyn [82]). Die Eigner des Schiffes haben eidlich zu erklären und sich zu verpflichten [83]): 1) Daß sie die wahren und alleinigen Eigenthümer sind, und daß kein Fremder weder directe noch indirecte darin interessirt sey. 2) Daß sie die bestehenden und künftig erfolgenden Gesetze selbst befolgen und von dem Schiffer befolgen lassen wollen. 3) Daß sie für die Person des Schiffers und für alle Versehen, die er zum Nachtheil und zur Verunehrung der Oesterr. Flagge vornehmen möchte, einstehen. 4) Daß sie nie eine andere Flagge als die kaiserl.

---

[79]) Art. 4. eod.

[80]) Editto politico di navigazione mercantile Austriaca 1774 art. 2. §. 2. Ordinanza di 15. Febr. 1754. avviso 14. Nov. 1787. art. 5. 6.

[81]) Avviso 1787. art. 8. Editto di 19. Sept. 1791. in fin. Circolare a tutti i consolati 9. Giugno 1798.

[82]) Editto politico di navigazione 1774. art. 2. § 1. 8.

[83]) Gli oblighi speciali delli proprietarj di bastimenti che navigano con la patente austriaca etc. abgedruckt unter den Aggiunta zum editto politico p. 214 sqq. Diese Erklärung weiset zugleich nach, wozu die Eigner nationaler Schiffe verpflichtet sind, weshalb sie hier sehr ausführlich erfolgt.

Oesterreichische und keine andere Briefe führen, nie den Namen des Schiffers oder Schiffes verändern, das Schiff weder direct noch indirect zum Dienste der Feinde des Staats, sey es zum Transport von Truppen, Provision oder Gütern hergeben wollen, bey Strafe der Confiscation des Schiffes. 5) Daß sie selbst keinen anderen Schiffer einsetzen (sostituire) noch zugeben wollen, daß dieß durch einen anderen geschehe, außer im Falle der Krankheit des Schiffers, oder einer höheren Gewalt; und auch in diesem Falle nur mit Vorwissen und Genehmigung der K. K. Regierung, oder wenn sich ein Zufall während der Reise ereignet, des nächsten Oesterr. Consuls oder Viceconsuls, welcher dieses, so wie die Veranlassung auf dem Rücken des scontrino registrirt, wobey die Rheder sich wieder für den substituirten Schiffer verbürgen müssen. Dann, daß sie ohne Verzug ein neues Patent nachsuchen wollen, und sich im entgegengesetzten Falle der Strafe, die nach den Umständen bis zur Confiscation des Schiffes gehen kann, unterwerfen. 6) Daß sie das Schiff nicht abtakeln (disarmare?) veräußern, verpfänden oder verkaufen lassen wollen, besonders nicht außer Landes; und daß sie, sobald der Gang ihres Geschäftes es fordert, daß eine dieser Handlungen geschehe, alsogleich das Patent der K. K. Regierung unter Angabe der Gründe der Veräußerung zurückliefern wollen, bey willkührlicher Strafe. 7) Daß sie das Schiff vor dem Abgange aus seinem Hafen mit einer Equipage von der zwey Drittheile wirklich österreichische Unterthanen sind, bemannen und solche Equipage bis zur Rückkehr nach einem Hafen oder Ankerplatz (scala) an der Oesterr. Küste darauf lassen, und deshalb der Behörde die wahre, ächte Musterrolle produciren wollen, daß der Schiffer sich, wenn ein Seemann stirbt, oder wegen Krankheit oder eines sonstigen Zufalls irgendwo am Lande bleiben muß, ein Certificat des nächsten Consuls oder Viceconsuls ertheilen lassen und ihnen (den Eigenthümern) einsenden solle, damit sie sich mittelst desselben bey ihrer Obrigkeit legitimiren und rechtfertigen. 8) Daß der Schiffer den Consuln und Viceconsuln die in Orten residiren, welche er mit seinem

Schiffe berührt, gebührenden Gehorsam leisten, ihnen das Patent exhibiren und getreuen Bericht von der Reise abstatten, auch alles was das Schiff und die Seeleute angeht, ihrer Entscheidung, bey Strafe der doppelten Gebühren, überlassen solle. 9) Daß das Schiff wenigstens einmal in drey Jahren in einen Hafen der K. K. Staaten zurückkehren solle; so wie daß das Patent nur für diese drey Jahre gebraucht, nach deren Ablauf aber zurückgeliefert und ein neues gegen die Gebühr [84]) ausgelöset werden solle, alles bey Confiscation des Schiffes und andrer willkührlicher Strafe. 10) Daß sie niemals einem Fremden einen Theil an dem Schiffe oder dessen Ertrag und Nutzen abtreten wollen, bey 1000 Zechinen Strafe und Confiscation des Schiffes. 11) Daß sie weder ihren Namen noch das Patent hergeben wollen, damit ein Fremder sich dessen bediene [85]). — Alle Schiffe müssen die österr. Flagge (seit 1786 weiß und roth) führen [86]).

Rußland. — Schiffe sollen stark und dauerhaft gebaut werden [87]), und zwar von gesägten Brettern. Alle die von gehauenen Brettern erbaut sind, bezahlen eine Abgabe [88]). Dann werden sie auf der Werft attestirt, und haben nun die Erlaubniß, Russische Flagge zu führen; was den nicht attestirten Schiffen nicht frey steht [89].) Ueber den Bau eines Schiffes wird auch hier ein Bielbrief gefertigt, welcher enthält: 1) Die Größe und das Maaß des Schiffes. 2) dessen Trächtigkeit. 3) Den Ort und die Zeit der Erbauung, letztere nach Jahr und Monat. 4) Die Art des Schiffes (ob Schiff, Brigg ꝛc.) 5) Aus welchem

---

[84]) **H c jacet!**

[85]) Vergl. über diesen letzten Punct auch **Editto politico di navigazione Art. 2. § 11.**

[86]) **Rescritto 2. Marzo 1786. Circolare a tutti i ces. reg. consoli e viceconsoli 14 Marzo 1786.**

[87]) Kaiserl. Russ. Ordn. der Handelsschiffahrt v. **25.** Juni **1781.** Hauptstück **I.** Art. **2.**

[88]) Befehl **3.** Dec. **1762.** **7.** Aug. **1763.** **9.** Sept. **1764.** **13.** Jan. **1765.** Ordn. der Handelsschiffahrt a. a. O. Art. **1.**

[89]) Ordn. der Schiff. Art. **2. 3.** a. a. O.

Holze es erbaut ist. 6) Daß der Baumeister und die sonstigen Arbeiter ihre Bezahlung erhalten haben. Dieses Document heißt Crepost, und muß auf Stempelpapier geschrieben seyn. Dann hat der Baumeister es nebst zwey Zeugen zu unterschreiben [90]). Danach ist es bey einem der angestellten Makler in ein Buch einzutragen, und dieser muß dem Magistrate eine Anzeige davon machen, damit die Abgabe von einem pro Cent von der Summe, die das Schiff gekostet hat, entrichtet werde [91]).

Schweden. — Auch in Schweden soll über den Bau eines Schiffes ein schriftlicher Contract errichtet werden, der insbesondere die Bauart, Größe und Trächtigkeit des Schiffes enthält. Wenn der Schiffer die Aufsicht über den Bau führt, so haben die Rheder ihm, so oft es nöthig wird, das erforderliche Geld anzuschaffen. Dagegen darf das Schiff nicht größer oder kleiner gebaut werden, als ursprünglich abgeredet war. Der die Leitung des Baues habende Schiffer fällt, wenn es zu groß oder klein gebaut wird, in eine Strafe von drey Thalern für jede Last, um die dieß der Fall ist [92]). Hinsichtlich der Nationalität der Schiffe bemerke man: Schon in alten Zeiten war es festgesetzt [93]), daß nur schwedisch gebaute Schiffe alle Rechte eines national schwedischen Schiffes haben; davon wurde 1813 während des Kriegs abgewichen, und die Naturalisation fremd gebauter Schiffe, wenn nur eidlich erhärtet und documentirt wurde, daß sie einem schwedischen Unterthan eigenthümlich gehörten, gegen Erlegung einer Gebühr gestattet [94]). Das heutige Recht, durch

---

90) Ordn. der Schiff. Hauptstück VIII. Art. 163.

91) Daselbst Hauptstück VIII. Art. 163. Hptst. IX. Art. 179.

92) *Swensk* Sioe lag. Redare balk (III.) Cap. 1.

93) Kongl. Sioetulltaxorne 1782. Anm. 1.

94) Kongl. Brefw. 24. Mart. 1813. Kongl. Commerce Colleg circul. 8. Apr. ejusd. Kongl. bref 7. April 1813. Commerce Colleg. circul 10. Maji ejusd. Kongl brefw. 19 May & Commerce Coll. circ. 14 Junii ejusd. Das ganze war wohl eigentliches Bedürfniß der Zeit, da so manche ihre Zuflucht zur schwedischen Flagge nahmen. Deshalb wurden auch die von franz. Unterthanen gekauften Schiffe ausge-

welches das alte Princip modificirt wieder hergestellt ist, steht so: Alles naturalisiren fremder Fahrzeuge hört auf, und es haben nur diejenigen Fahrzeuge einen Anspruch auf die vollen Rechte nationaler Schiffe (welche besonders in einer Befreyung von gewissen Abgaben bestehen), die im Lande gebaut und das Eigenthum schwedischer Unterthanen sind. Diese können, nachdem ihre Qualification gehörig erwiesen ist, einen Freibrief des Königl. Commercecollegii erhalten, durch welchen ihnen das volle Recht schwedischer Schiffe, hier volle Freiheit (helfrihet) genannt, beygelegt wird. Anspruch auf dieselben Rechte haben aber solche Schiffe, die an der schwedischen Küste verunglückt sind, und wenigstens eine so bedeutende Reparatur erfahren haben, daß die Kosten derselben mindestens eben so viel betragen, wie die Einkaufssumme [95]). Ferner können auch diejenigen Schiffe die volle Freyheit erlangen, die im Kriege von schwedischen Schiffen aufgebracht, gehörig für gute Prise erklärt und an schwedische Unterthanen verkauft sind. Diese geniessen alle Rechte in Schweden gebauter Schiffe [96]). Der Freibrief (fribref) muß aber, sobald das Schiff nach Schweden zurückkehrt, jährlich erneuert werden, es müßte denn eine Verhindrung eintreten. In diesem letzteren Falle genügt ein der Zollkammer zu producirender Magistrats-Beweis, daß das Schiff ein solches ist, welches ein Recht auf die volle Freyheit hat, und daß Anstalten getroffen sind, einen Freibrief vom Commerzcollegio zu erhalten, um, gegen Bestellung hinreichender Bürgen für die Nachverzollung in dem Falle, daß innerhalb zweyer Monate der Freybrief nicht werde beygebracht

---

schlossen. Den ersten Impuls zu dieser Naturalisation gaben die Handelshäuser Erskine & Co., Tottie & Arfwedsson und Frödings Enka & Co., welche vier Americanische Schiffe an sich gebracht hatten.

95) Sioetullstaxorne 20. Mars 24. Apr. 1816. 22. Dec. 1818. Comm. Collegii Kungörelse 15. Maji 1823.

96) Reglem. 12. & 30. April 1808 angaende uppbringningar till sioess etc. Kongl. brefw. 3. Jul. 1816. Kungörelse 23. Jul. 1816.

werden, das Schiff als vollfrey einclariren zu können [97]). Einer neueren Verordnung zufolge müssen ein neuer Freybrief und Türkenpaß auch ausgelöst werden, wenn der Schiffer verändert wird [98]). Alle Schwedischen oder Norwegischen Schiffe müssen, wenn sie in entferntere Gegenden fahren, die gemeinschaftliche schwedisch=norweg. Flagge führen. Nur die solche führen, haben Anspruch auf den Schutz der Kriegsschiffe des Staates, die alle, welche ohne die Flagge sind, anhalten sollen, und die Consuln haben Befehl, den schwedischen Schiffen, denen sie fehlt, nicht beyzustehen. Nur bey kleineren Reisen in der Nordsee, Ostsee und dem atlantischen Meere bis Cap Finisterre, steht es den Schiffen frey, entweder die genannte, beyden Reichen gemeinschaftliche, oder die für jedes einzele bisher übliche Flagge zu führen [99]). Erforderlich ist ferner, daß solche Schiffe von einem Schweden als Schiffer geführt werden, und wenigstens der größte Theil der Mannschaft aus Schweden bestehe [100]). Wenn ein Ausländer in der Eigenschaft eines Schiffers Bürger wird, kann er zwar wie ein anderer schwedischer Unterthan ein Schiff rheden, jedoch nur ein solches, dessen Kiel innerhalb des Reichs gelegt (Kœlstræckt) und welches gänzlich hier erbaut ist. In anderen Schiffen kann er nicht über $\frac{1}{3}$ Rheder seyn, ehe er nicht mindestens drey Jahre das Bürgerrecht gehabt und seine bürgerlichen Pflichten gehörig erfüllt hat; und auch dieß Drittel nur, wenn seine Mitrheder in Schweden geboren oder erzogen wurden, oder wenigstens drey Jahre in einer schwedischen Stadt ansäßig gewesen sind [101]). Den Türkenpaß erhält keiner, der nicht drey Jahre Bürger

---

97) Kongl. Resolut. 17. Aug. 1762. Kongl. brefw. 15. Apr. 1818. Commerce colleg. Kungörelse 4. Maji 1818. Kongl. skrifwelse 30. Apr. 1823. und Comm. coll. Kungörelse 15. Maji 1823.

98) Commerce coll. circnl. 28. Mars 1820. Kongl. brefwet 14. Aug. 1821. Comm. coll. circnl. 27. Aug. 1821.

99) Kongl. Förordning 17. Julii 1821.

100) Kongl. Förordn. 2. Aug. 1731.

101) Kongl. Förordn. 2. Jul. 1816. § 3.

war [102]). — Zur Ausmittelung der Größe der Schiffe sind in Schweden ordentliche Schiffsmesser angestellt, die das Schiff nach schweren Lasten messen [103]).

Dännemark. — Zur Anfmunterung des dänischen Schiffbaues sind mehrere Verordnungen erlassen. Ausländische von einem Dänen gekaufte Schiffe bezahlen, ehe sie die Rechte dänischer Schiffe haben, eine Abgabe an den König, und müssen den Beweis, daß diese berichtigt sey, beständig an Bord haben [104]). Der Baumeister der ein Schiff im Lande gebaut hat, stellt ein eidliches Attest darüber aus, daß es auf einer inländischen Werft erbaut ist, wie groß es ist u. s. w. Auf Vorzeigung dieses eidlichen Atteſtes erhält dann die Rhederey ein specielles Attest der Obrigkeit darüber, welches beständig mit dem Schiffe fahren muß, und bey einem Verkaufe förmlich auf den neuen Eigner übertragen wird [105]). Der Baumeister soll gutes Geräth, tüchtige Gesellen aufschaffen und fleißig auf den Bau achten. Für einen Schaden oder Verzögerung ist er verantwortlich [106]). Damit die Schiffe alle Rechte der dänischen Schiffe haben, ist erforderlich, daß sämmtliche Eigner dänische Unterthanen seyen, was, wenigstens um einen Türkenpaß zu erhalten, die beyden größten Rheder eidlich erhärten [107]). Dann muß der Schiffer dänischer Bürger seyn, und zwar soll er das Bürgerrecht vor Ausbruch eines Krieges erworben haben [108]), wenn er vorher Unterthan einer kriegführenden Macht war; was auch von der Rhederey gilt [109]).

---

[102]) Kongl. reglem om Algieriska Sioepass 12. Jan. 1730. Förordn. 3. Jul. 1816.

[103]) Kongl. Förordn. för skepsmætarne 11. Mart. 1778.

[104]) Forordn. paa indenlanske skibsbyggeries opmuntring 18. Mart. 1776. P. III. n. 2.

[105]) Forordn. 18. Mart. 1776. P. II. § 2. P. III. § 9.

[106]) Anordning for skibsbyggmestere 11. Nov. 1757. § 2. 4. 10.

[107]) Anordn. for skippsbyggmestere 1757. § 3. Forord. 18. Mart. 1776. Forordn. 9. April 1810. § 4.

[108]) Prisenreglem. 1810.

[109]) Forord. 9. Apr. 1810. § 4. Reglem. hvorefter de som bruge Handel og siöefart sig udi Krigstider have at rette. § 3.

Für den Bau eines Schiffes in Dännemark bestimmte die Verordnung von 1776 eine Prämie nach der Zahl der Lasten. Doch mußte der Baueigner mit dem Baumeister einen schriftlichen Contract errichten, aus dem besonders das Maaß und die Trächtigkeit desselben hervorgeht [110]); auch wird durch einen Verkauf an Ausländer das Recht der Nationalität verloren, und bleibt selbst in dem Falle verloren, wenn das Schiff von einem Dänen wiedergekauft wird [111]); doch ist das wohl nur dahin zu verstehen, daß es die Abgabe von neuem bezahlen muß, um die Rechte der, dänischen Unterthanen gehörenden, Schiffe wieder zu erlangen [112]). Das dingliche Recht des Schiffsbaumeisters, so wie dessen, der Geld zur Erbauung oder Ausrüstung eines Schiffes hergab, ist auch hier anerkannt. Der Baumeister geht allen, und unter gleichen der frühere Contrahent dem späteren vor. Auch dauert das Privilegium nur so lange, als das Schiff noch keine Reise gemacht hat [113]).

Preußen. — Wer überhaupt befugt ist, zu contrahiren, kann auch Schiffe bauen lassen, nachdem er dazu die Erlaubniß der Obrigkeit erlangt hat. Dann hat er die etwa existirenden (Local-) Vorschriften zu beobachten. Wer unbefugt baut, dessen Schiff läßt die Obrigkeit auseinander nehmen und das Material öffentlich verkaufen [114]). Schiffe, die einen Kiel haben, können nur die Schiffszimmerleute bauen, platte Fahrzeuge dagegen baut jeder (auch der Haus-) Zimmermann [115]). Ueber den vorschriftsmäßigen Bau muß ein obrigkeitliches Attest ausgefertigt werden, welches hier den Namen Beylbrief hat, und darf ohne ein solches das Schiff keine Frachtfahrt treiben [116]). Als Zube-

---

110) Forordn. 18. Mart. 1776. P. II. § 2.

111) Placat 5. Aug. 1757.

112) Denn das Placat verweiset ausdrücklich auf die Verordnung von 1776.

113) Gesetzb. Christians V. B. IV. Cap. V. Art. 9. Für Altona s. Jacobsen Seer. d. Kr. u. Fr. S. 9.

114) Preuß. Landrecht II. VIII. § 1389 — 1391.

115) Edict 7. Sept. 1811. § 75.

116) Preuß. Landr. II. VIII. § 1392.

hör des Schiffes wird alles, was bey selbigem befindlich ist und zu seinem Gebrauche gehört, namentlich Masten, Taue, Anker und alle Geräthschaften, auch Kanonen, angesehen, aber keineswegs anderes Gewehr oder Munition. Dagegen gehört hier das Boot dazu [117]). Seeschiffe können ein Gegenstand der Verpfändung seyn, die auch durch symbolische Uebergabe, aber nur in einer öffentlichen Urkunde, und zwar in einer vor dem Seegerichte vollzogenen, wo ein solches existirt, geschehen kann. Das Gericht oder der Justizcommissair muß die Verpfändung unter den ihm zu dem Ende im Originale vorzulegenden Biel- und Kaufbrief verzeichnen, und dem Pfandnehmer beglaubigte Copie davon ertheilen, welche ihm die Rechte eines Pfandinhabers gewährt, so lange er sie besitzt und die Aufhebung des Rechtes nicht darunter bemerkt ist. Doch geht dieses Recht dadurch allein noch nicht auf die Fracht oder Assekuranzgelder. An diese Vorschriften ist auch die Bodmerey, die der Rheder selbst auf das Schiff nimmt, gebunden [118]). Wer zum Bau oder zur Ausbesserung eines Schiffs Materialien geliefert, Arbeiten gethan oder Geld vorgeschossen, hat an sich keine Hypothek an dem Schiffe, sondern gehört im Concurse hinter die Pfandgläubiger; es müßte denn seyn, daß das Schiff während der letzten Reise auf Credit ausgebessert worden [119]). Dagegen aber kann jeder, der auf die erwähnte Weise Material ꝛc. hergab, die Bestellung eines Pfandrechtes unter den Documenten verlangen [120]). Alle auf die angeführte Art bestellten Pfandrechte rangiren nach ihrem Alter, so daß immer das ältere dem jüngeren vorgeht [121]). Uebrigens wird, auch wo über das gesammte Vermögen eines Schiffseigners Concurs entstanden

---

117) Preuß. Landr. Thl. I. Tit. II. § 91. Thl. II. Tit. VIII. § 1398. Preuß. Proceßordn. L. § 684.

118) Preuß. Landr. Thl. I. Tit. XX. § 300 — 316. Coll. Thl. II. Tit. VIII. § 1407.

119) Dass. Thl. I. Tit. XX. § 319. 320. Proceßordn. Tit. L. § 685.

120) Preuß. Landr. a. a. O. § 318.

121) Dass. a. a. O. § 313.

ist, doch über das Schiff ein Special-Concurs eröffnet, wobey aus dem Schiffe, dessen Zubehör, der Fracht die noch aussteht, oder während des Concurses verdient wird und den Assecuranzgeldern eine besondre Masse gebildet wird, aus welcher die Schiffsgläubiger in folgender Ordnung befriedigt werden. 1) Berglohn und die Hauer des Schiffers und Schiffsvolks während der letzten Reise. 2) Der Beytrag zur Havarie grosse der letzten Reise. 3) Bodmerey, die der Schiffer im Nothhafen aufgenommen. 4) Reparaturschulden, wenn das Schiff auf der letzten Reise auf Credit ausgebessert ist. 5) Alle gehörig auf das Schiff bestellten Pfandrechte. 6) Andre (als die erwähnten) Reparaturschulden. 7) Assecuranzprämie. Diese erhält jedoch ihren Platz zwischen No. 4 und 5., wenn sie nicht creditirt wurde, und der Concurs innerhalb dreyßig Tagen nach Zeichnung der Police entstand [122]). Ein segelfertiges Schiff so wenig, wie ein im Laden begriffenes Schiff kann mit Arrest belegt werden. Sonst muß, wenn die Umstände von der Art sind, daß überhaupt der Realarrest zulässig ist, der Richter dem Schiffsgläubiger ein vorläufiges Pfandrecht auf die oben beschriebene Art bestellen: Dann kann sogar der Gläubiger die Versicherung besorgen oder ergänzen und die Prämie mit dem Capitale, den Zinsen und Kosten aus dem Schiffe fordern. Ueber die Nationalität der Schiffe existiren hier keine besondre Vorschriften. Jeder, der die Rechte der Kaufleute hat, kann Schiffsrheder seyn, und nur Erwerbung des Bürgerrechtes ist Bedingung dabey [123]).

§. 371. Hamburger Recht.

Eine Bestimmung in dem alten Statute Hamburgs [1]) nach der Schiffe wie Erben vor dem Rathe verlassen werden soll-

---

[122]) Preuß. Landr. I. Tit. XX. § 318 — 326. II. VIII. § 2115. Proceßordn. Tit. 50. § 384. § 685 — 689.

[123]) Preuß. Landr. § 1420 — 1423. Coll. Handelstractat zw. Preußen und Rußland. 7. Dec. 1816.

[1]) Statut 1497. H. Art. 8. (Anderson I. 428.)

ten, hat auch Hamburger Gelehrte veranlaßt, Schiffe in rechtlicher Beziehung den Immobilien zuzuzählen [2]). Allein man kann auch hier das oben gesagte anwenden, wonach diese Maßregel nur durch die Wichtigkeit des Eigenthums an Schiffen veranlaßt worden ist; wie denn auch sehr viele Vorschriften für Grundstücke nie auf Schiffe angewendet sind. Vollends jetzt muß man sie durchaus zu den Mobilien zählen, da selbst die öffentliche Verlassung derselben außer Gebrauch gekommen ist. Auch in Hamburg existirte früher die Verordnung, daß Schiffe nicht für Fremde gebaut werden sollten, so wie daß in den ersten zehn Jahren Hamburgische Schiffe nicht an Fremde verkauft werden sollten, es wäre denn, daß sie außer Landes untüchtig geworden [3]). Allein schon der Receß von 1618 gestattet es, Fremden hier Schiffe zu bauen [4]). Auch in Hamburg kommt der Schiffbau auf dieselbe Weise vor, die oben ausgeführt ist, entweder als locatio conductio operis, wo ein Schiffsbaumeister die Herstellung eines Schiffs ganz übernimmt, oder als locatio conductio operarum, wo der Baueigner die einzelen Arbeiten an die betreffenden Handwerker, als: Schiffszimmerleute, Reepschläger, Segelmacher ꝛc. verdingt. Diese Handwerke sind zünftig, es schließen daher die berechtigten alle anderen aus. Den Schiffszimmerleuten wurden schon in alten Zeiten Plätze angewiesen, auf denen sie ihre Hellinge errichteten. Der älteste Helling, der auf diese Weise angelegt ist, war auf dem Broock (hinter dem Boden); dann folgten die am Ende des Kehrwieder, am Deichthore und auf dem Grasbrock. Auch den Reepschlägern war schon in alten Zeiten ein Platz angewiesen, woselbst sie ihre getheerten Taue trocknen konnten, der noch jetzt den Namen der Dröge (drögen i. qu. trocknen) führt, und in

---

[2]) Langenbeck Anmerk. S. 16, der ein Schiff sogar zu einem „See-Haus und Packraum" macht, und Klefeker Sammlung der Ges. und Verf. Bd. VII. S. 55.

[3]) Receß v. 1603. Art. 52. 53.

[4]) Der Receß von 1618 ist der Folio-Ausgabe unseres Statuts von 1771 angedruckt.

dessen Nähe sie bis auf den heutigen Tag ihre Arbeitsstätte (Reeperbahn) haben. Der Verwalter der Dröge wurde von der Admiralität angestellt und in Pflicht genommen. In dem Falle, da ein Baumeister den Bau eines Schiffes im Ganzen übernimmt, pflegt auch ein Mählbrief mit demselben errichtet zu werden, ohne daß derselbe jedoch nothwendig gefordert würde, wenn man nicht etwa die in dem Hanseatischen Seerechte für den Schiffer, der einen Bau leitet, aufgestellte Vorschrift [5]) jetzt auf den Baumeister beziehen will. Ueberhaupt ist, von nicht hieher gehörenden Zunftvorschriften [6]) abgesehn, das Verhältniß zwischen dem Schiffsbaumeister und dem Baueigner nach allgemeinen Grundsätzen, und zwar nach der Lehre vom Miethvertrage zu beurtheilen. Die Bielbriefe über die Erbauung der Schiffe werden auf der Stadtcanzley in lateinischer Sprache und unter dem Stadtsecretsiegel ausgefertigt; sie enthalten ein Zeugniß in protocollarischer Form, daß der Schiffbauer persönlich erschienen und eidlich erklärt habe, wie er dieses Schiff, dessen Name angeführt wird, gebaut, wie dessen gegenwärtiger Schiffer der genannte sey, und daß dieser hiesiger Bürger sey; ferner, für wen er es gebaut habe. Ohne Zweifel ist der Schiffbauer verpflichtet, die Erklärungen, die zur Erlangung des Bielbriefes erforderlich sind, zu geben. Die Messung der Schiffe geschieht durch den Hafenmeister am Niederbaum, der verpflichtet ist, die Größe derselben an den gehörigen Orten anzuzeigen [7]). Wegen ihres Lohnes haben die Handwerker ein vorzügliches Recht an das Schiff. Sie haben nämlich eine stillschweigende Hypothek darauf, und zwar eine privilegirte, die anderen, selbst ausdrücklichen, Hypotheken vorgeht [8]). Dasselbe

---

5) Hanſ. Seer. Tit. I. Art. III.

6) Ordnung der Schiffszimmerleute 1712. Neu revidirte Ordnung vom 7. April 1788.

7) E. E. Raths Bestimmung der Pflichten ꝛc. des künftigen Hafenmeisters am Niederbaum vom 4. May 1756. n. 2.

8) Neue Fallitenordnung 1753. Art. 70. Art. 14. Tit. 4. Thl. II. Stat. Art. 7. 8. 9. Tit. 5. Thl. II. eod.

Recht haben Handwerker wegen der Reparaturen am Schiffe. Doch findet dabey der Unterschied Statt, daß die Erbauer dieses Recht unbedingt haben; es dagegen denen die es aus einer Reparatur in Anspruch nehmen, nur zusteht, wenn sie beweisen, daß die Reparatur nothwendig war. Dasselbe Recht haben diejenigen, die zu diesem Zwecke Materialien hergegeben oder Geld vorgestreckt haben. Doch muß man bey diesen nicht nur ganz denselben Unterschied machen, und also verlangen, daß die Reparatur, wo sie zu einer solchen lieferten oder herschossen, eine nothwendige gewesen sey, sondern auch dem, durch die neue Fallitenordnung keineswegs aufgehobenen, überdieß nur gemeinrechtliche Grundsätze aussprechenden, Statute zufolge [9]), überdieß verlangen, daß die Gegenstände wirklich dazu verwendet seyen. Doch bestimmt die Fallitenordnung die statutarische Verordnung näher dahin, daß dieses Vorrecht dann Statt finde, wenn der Eigenthümer die Reparaturen verfertigen lassen. Meiner Ueberzeugung zufolge, darf man dieß nicht mit Hasche [10]) darauf beziehen, daß das Recht wegfalle, wenn der Eigner das Schiff (oder Haus ꝛc.) veräußere; sondern es wird nur ausgedrückt, daß die Constituirung der Hypothek davon abhange, daß mit dem Baueigner selbst contrahirt sey. Daraus folgt, daß wenn der Baumeister, der einen Bau übernahm, Geld borgte, andre Arbeiter beschäftigte, oder Material kaufte, dadurch der Arbeiter, Darleiher oder Lieferer kein dingliches Recht an das Schiff erlangen solle. Die Hypothek die so auf dem Schiffe haftet, geht allerdings mit dem Schiffe auf den Rechtsnachfolger über. Dieses Vorrecht verjährt in zwey Jahren; doch wird die Verjährung durch eine Citation unterbrochen, und fängt von dem Tage da diese ausgebracht wird, immer von neuem zu laufen an. — Der Arbeiter ꝛc. der das Schiff in seinem Gewahrsam hat, retinirt dasselbe unbedingt, ohne

---

9) N. F. O. a. a. O. Art. 8. Tit. 5. Thl. II. Stat.
10) Hasche Erl. der n. F. O. Thl. II. S. 466.

Rücksicht darauf, ob der Baueigner oder ein Dritter der Besteller ist, für seine Arbeit und Verwendungen.

Für die Nationalität der Schiffe giebt es in Hamburg kein Merkmal, als das Eigenthum; so daß jedes Schiff, dessen Eigenthümer Hamburger Bürger ist, als Hamburger Schiff anzusehen ist. So wird dieß auch beim Stader Zoll angesehen; wogegen aber nach dem mit England geschlossenen Handelstractate nur die Schiffe auf alle den Hamburger Schiffen gewährten Vortheile Anspruch machen können, die in Hamburg gebaut, und Hamburger Eigenthum sind. Alle Hamburger Schiffe müssen eine Hamburger Flagge führen, bey drey Mark Silbers Strafe, und gleiche Strafe trifft den Fremden, der hier darauf betroffen wird, daß er solche Flagge führe [11]).

---

[11]) Art. 1. Tit. 14. Thl. 2. Stat. Diese Vorschrift ist schon sehr alt, sie findet sich schon im Statut von 1270. Art. 26. Statut 1497. Tit. 9. Art. 4.

Bayerische Staatsbibliothek MÜNCHEN

Dritter Abschnitt.

Von der Rhederey.

§ 372. Erwerbung des Eigenthums an Schiffen.

a) Durch Erbauung.

Wer ein Schiff gebaut, oder durch einen Kauf erstanden hat, heißt der Eigenthümer desselben. Von dem Schiffbau war in dem vorigem Abschnitte die Rede; jetzt ist nur noch das Verhältniß mehrerer Eigenthümer in Beziehung auf denselben zu erörtern. Häufig nämlich geschieht es, daß ein Schiff nicht als das Eigenthum eines einzelen erscheint, sondern mehrere Eigner hat. Diese stehen dann zu einander in einem Societätsverhältnisse (§ 375.) in sofern von ihren Rechten und Verbindlichkeiten in Beziehung auf ein schon vorhandenes Schiff die Rede ist. Es kann aber auch vorkommen, daß sich mehrere schon zur Erbauung eines Schiffes vereinigen; und dieser Fall ist hier kurz auszuführen. Auch hier ist schon eine Societät vorhanden; wenn gleich in Beziehung auf die eigentliche Rhederey wohl nur noch ein pactum de ineunda societate. Nach dem, in den älteren Rechtsquellen sanctionirten, Gebrauche mußte vor der Erbauung unter den sociis ein Contract errichtet werden, in welchem die Gattung, die Größe des Schiffes und der Betrag, den ein jeder einschiessen solle, bestimmt wurde [1]). Von der einmal verabredeten Größe darf

---

[1]) Consolato del mare, cap. 45. Hanseat. Seer. Tit. I. Art. 3 f.

nicht abgewichen werden. Die älteren Rechtsquellen setzen nämlich den Fall voraus, da dem Schiffer die Direction des Baues übertragen ist. Die Bestimmungen derselben erleiden aber gewiß auch ihre Anwendung auf den Mitbaueigner, der etwa mit derselben beauftragt wäre; wie denn namentlich das Hanseatische Seerecht vorschreibt, daß dem Schiffer bey der Aufsicht über den Bau zwey Personen aus der Mitte der Rheder beygeordnet werden sollen [2]). Aus dem unter den Baueignern geschlossenen Contracte ergiebt sich, welchen Antheil ein Jeder an dem Schiffe haben solle. Danach theilt sich dasselbe in Parten. Es wird nämlich die geringste Summe, die einer einschießt, als ein Part (das man auch Actie nennen könnte) angesehen, und so viele Male diese Summe in dem Werthe des ganzen Schiffes enthalten ist, in so viele Parten zerfällt das Schiff; doch hängt es natürlich von der Willkühr der Rheder ab, die Eintheilung anders zu machen. Die erste absolute Pflicht, die den einzelen Theilnehmern obliegt, ist die Leistung des Einschusses. Diese Pflicht ist so stark, daß die älteren Gesetze dem Schiffer oder den übrigen Theilnehmern die Wahl lassen, ob sie den Säumigen mit einer persönlichen Klage belangen, oder den Antheil, zu dessen Einschuß er verpflichtet war, für seine Rechnung aufnehmen wollen, weil, wer den Bau eines Schiffes beginnt, sicher seyn müsse, daß auch alle, die sich verbindlich gemacht haben, ihre Verpflichtungen erfüllen werden [3]).

Das Consulat befreyt die Erben desjenigen, der sich verpflichtet hatte, an einem Schiffsbau Antheil zu nehmen, von der Verbindlichkeit, die Verpflichtung zu erfüllen, wenn der Erblasser es ihnen nicht, gleichviel ob in seinem Testamente, oder auf andere Weise, vorgeschrieben hat. Wenn aber das Geld schon ausgezahlt ist, soll der Antheil des Verstorbenen verkauft werden; selbst wenn

---

2) Hanseat. Seer. Tit. I. Art. 6.

3) Consolato d. m. cap. 46. Cod. Venet. P. I. T. 1. n. 13.

sonst die gesetzlichen Erfordernisse nicht vorhanden sind, weil „ein Todter keine Verordnung, Gesetz oder Gebrauch zu befolgen gehalten ist." Reicht aber der eingeschossene Betrag nicht, so muß der Schiffer oder andere Eigenthümer sich einen anderen Theilnehmer suchen, und, wenn er einen solchen findet, den Erben das Eingeschossene zurückgeben [4]). Noch verdient eine Bestimmung des Consulats erwähnt zu werden, von der dieses selbst anführt, daß sie von den ersten Seefahrenden herrühre. Es ist nämlich nach dem Consulate schon bey der Erbauung eines Schiffes Rechtens, daß die Mehrzahl die Minderzahl verpflichtet, selbst wenn von Erbauung eines größeren Schiffes die Rede ist, als ursprünglich bedungen war [5]). Da nun kann der Fall eintreten, daß einer der Rheder, besonders wenn er aus Freundschaft für den Schiffer beygetreten ist, ausser Stande ist, den größeren Einschuß zu leisten. In diesem Falle braucht er nicht mehr als die Hälfte des ursprünglich versprochenen Einschusses dazu zugeben, und der Schiffer muß sich zu demjenigen was ihm fehlt, einen anderen suchen [6]). Doch sind alle Vorschriften dieser Art jetzt wohl nur historisch interessant. Nach den, heutiges Tages geltenden, Rechtsgrundsätzen braucht sich keiner, der sich für ein Part bey einem Schiffe von bestimmter Größe verpflichtet hatte, die Vergrößerung gefallen zu lassen, selbst wenn die Mehrzahl dafür stimmt.

Das Hanseatische Recht hat die sehr richtige Verordnung, daß es keinem Rheder erlaubt seyn solle, zur Erbauung oder Ausrüstung eines Schiffes Materialien zu liefern, wenn nicht sämmtliche Miteigner darin consentiren. Geschähe dieß ohne ihren Consens, so sollen sie ihm nicht zur Zahlung gehalten seyn [7]).

---

4) Consolato del mare cap. 47.
5) Consolato d. m. cap. 48.
6) Dasselbe cap. 49.
7) Hanseat. Seer. Tit. I. Art. 5.

§ 73. Fortsetzung.

b) Durch Kauf.

Der Eigenthümer eines Schiffes kann dasselbe jederzeit frey verkaufen und übertragen an wen er will. Dasselbe Recht hat jeder Theilhaber hinsichtlich seines Antheils am Schiffe. Nur muß man wohl behaupten, daß, da jeder Miteigenthümer nicht blos Rechte, sondern auch Verbindlichkeiten in Beziehung auf das Schiff übernimmt, bey dem Verkaufe eines Schiffspartes die übrigen Eigenthümer darin consentiren müssen. Auch gestatten viele Gesetze den Miteigenthümern ein Vorkaufsrecht, wenn ein andrer seinen Antheil veräußern will [1]). Nach dem Consulate dürfen sogar Schiffe nicht verkauft werden, wenn die Eigenthümer es nicht erst haben eine Reise machen lassen [2]).

Der Verkauf eines Schiffes geschieht entweder öffentlich, oder unter der Hand; er ist freywillig oder gezwungen. Der erstere Unterschied begründet keine rechtliche Folgen, sondern ist rein formell; wenn man nicht etwa das hieher ziehen will, daß zur Besorgung des öffentlichen Verkaufes (Subhastation, in Auction) oft nur der angestellte öffentliche Ausrufer berechtigt ist, während das Recht, einen Verkauf unter der Hand zu vermitteln, den Maklern zusteht.

Hinsichtlich des zweyten Unterschiedes bemerke man: Der gezwungene Verkauf geschieht nach vorhergegangenem gerichtlichen Ausspruch dann, wenn ein Gläubiger der einen dinglichen Anspruch an das Schiff oder überhaupt eine Forderung an Schiffer und Rheder hat, sich an das Schiff hält. Die Execution in das Schiff

---

[1]) Unter andern Hans. Tit. III. Art. 14. Cod. Venet. P. I. T. 1. n. 16. und P. I. T. 9. n. 8. Das consclato d. m. giebt cap. 54. dem Schiffer das Vorkaufsrecht. S. auch unten § 380 f.

[2]) Consolato d. m. cap. 53. 54. Das heißt nicht, das Schiff müsse überhaupt erst eine Reise gemacht haben, sondern es muß, auch wenn es ein altes Schiff ist, unter den Eignern, die es verkaufen wollen, wenigstens eine Reise gemacht haben, weil dem Schiffer, der alle Mühe davon hat, sonst geschadet würde.

geschieht in beiden Fällen auf dem Wege eines Arrestes, nach dessen gehöriger Prosecution der Verkauf desselben verfügt wird. Dieser Verkauf ist immer öffentlich. Ein Unterschied ist hier jedoch in sofern zu machen, als das Verfahren bald gegen den Schiffer oder die Rheder, bald nur gegen die Rheder gerichtet werden kann. Ersteres kann überall geschehen, und es steht dem Gläubiger die Wahl zu, wenn es sich um einen dinglichen Anspruch an das Schiff oder um eine Forderung aus einem Contracte mit dem Schiffer handelt, der einen Anspruch auf das Schiff selbst begründet. Gegen den Rheder allein aber richtet es sich, wenn aus einem Contracte mit der Rhederey schlechtweg das Schiff als ihr Eigenthum zum Gegenstande der Execution gemacht wird. — Der Beschlag auf ein Schiff hat die Wirkung eines Sequesters, und kann zu jeder Zeit geschehen, wenn die durch die einzelen Proceßordnungen vorgeschriebenen Bedingungen vorhanden und die gesetzlichen Formen beobachtet sind. Nur dann pflegt man eine Anhaltung des Schiffes nicht mehr zu gestatten, wenn dasselbe segelfertig liegt; was hin und wieder schon dann nicht gestattet wird, wenn ein Schiff angefangen hat zu laden. Der Grund ist klar; in beyden Fällen kommt nicht blos der Schiffer oder der Eigenthümer in Frage, sondern es ist schon das Interesse der Verlader im Spiel. Doch ist das Recht ein wahres jus singulare, also strenge zu interpretiren; weshalb denn die bloße Segelfertigkeit nicht schützt, wo der Arrest nur dann wegfällt, wenn ein Schiff in Ladung liegt. Dagegen ist in diesem Falle die Befreyung unbedingt, wo nicht Gesetze eine Ausnahme machen, während da, wo die bloße Segelfertigkeit den Arrest ausschließt, wohl die Ausnahme sich findet, daß ungeachtet derselben das Sequester verfügt werden kann, wenn es wegen Forderungen gesucht wird, die die vorhabende Reise betreffen [3]). Doch sind Schiffe von

---

3) Vergl. u. a. **Boulay-Paty cours etc. T. I. p. 241** f. wo einiges von den Discussionen, die bey Gelegenheit der Redaction des **code de commerce** über dieß Princip im franz. Staatsrath Statt fanden. S. auch Verord. Peters von Arragonien von **1319.**

jeher als ein so wichtiger Gegenstand des Verkehrs betrachtet, daß jeder Arrest durch Cautionsleistungen gehoben werden kann.

Der Privatverkauf (Verkauf unter der Hand) kann zu jeder Zeit geschehen, das Schiff liege im Hafen oder sey auf der Reise- oder in fremdem Lande. Nur in Kriegszeiten pflegen Ausnahmen gemacht zu werden, die aber selten gehörig durch Gesetze bestimmt sind, sondern meistens auf vagen und schwankenden Principien beruhen. Die regelmäßigste Ausnahme pflegt die zu seyn, daß die Käufer von Schiffen dann nicht von den Regierungen anerkannt werden, wenn diese Schiffe während des Krieges auch nur auf einen Augenblick feindliches Eigenthum waren, wiewohl solcher Kauf nach dem Frieden aufrecht erhalten werden sollte, wenn der Titel des Verkäufers (also die richtige Condemnation ꝛc.) nachgewiesen würde [4]).

An sich würde man zum gültigen Kaufe eines Schiffes keine besondre Formen verlangen können. Doch ist es jetzt ein ziemlich allgemeines Princip, daß ein solcher erst perfect wird, wenn er schriftlich vollzogen wurde. Nur ist dieß nicht etwa so zu verstehen, als wäre ein mündlicher Kauf ungültig, sondern man muß aus diesem sogar eine Klage gestatten, welche aber nie weiter gehen kann, als auf schriftliche Vollziehung des Contractes. Das darüber ausgefertigte Instrument, der Kaufbrief, kann öffentlich, d. h. vor Notaren oder unter gerichtlicher Autorität vollzogen werden; es kann aber auch ein Privatdocument seyn. Nur ist die öffentliche Vollziehung, oder wenigstens Beglaubigung, überall anzurathen, und es kann keinem Zweifel unterliegen, daß der Verkäufer, auch ohne besonderen Vertrag, verbunden erachtet werden könne, dazu mitzuwirken; wenn nur, wie sich von selbst versteht, der Käufer die Kosten trägt. Wo Gesetze bestimmte Formalitäten vorschreiben, versteht es sich von selbst, daß diese beobachtet werden

---

4) Sir William Scott, stellte im September **1805** sogar in der Sache der Sophie, Asmus, das Princip auf, daß der Friede solchen Kauf gültig mache. **Robinson admiralty reports. Vol. 6. p. 141. f.**

müssen. Der Kauf eines Schiffes wird zwar durch den Abschluß perfect, wenn dieser in gehöriger Form ist; aber das Eigenthum geht erst über durch wirkliche Tradition und Bezahlung oder Creditirung des Kaufpreises. Denn dieser Grundsatz ist allgemein, (Bd. I. Seite 178 ff.) und es ist kein Grund bey Schiffen, abweichende Grundsätze aufzustellen [5]). Doch findet bey der Natur der Schiffe wohl bloße symbolische Tradition Statt und beym Verkaufe von Schiffsparten läßt sich kaum eine andere denken. Der Kaufbrief bestimmt die Bedingungen des Handels und die Rechte der Partheien. Dieser muß daher möglichst klar und deutlich seyn. Um alle erforderlichen Cautelen zusammenzufassen, möge eine kurze Beschreibung eines Kaufbriefes hier ihren Platz finden. Er muß, gleichviel ob er öffentlich oder privatim abgefaßt wird, enthalten:

1) Den Namen des Verkäufers, so wie den des Käufers. Wird einer von beyden vertreten, so muß der Vertretene sich legitimiren, und die Legitimation in dem Instrumente erwähnet werden. Dasselbe ist der Fall, wenn ein Dritter, wie z. B. ein Gläubiger, verkauft. Diese Legitimation ist wichtig, sobald die Gültigkeit der Uebertragung in Frage kommt, was z. B. hinsichtlich der Berechtigungen in Beziehung auf auswärtige Zollgesetze, besonders aber in Kriegszeiten leicht der Fall seyn kann. Zweckmäßig ist es daher immer, die Legitimationsakte, z. B. Vollmacht, Urtheil, durch welches der Verkauf verfügt wird u. s. w. dem Kaufbriefe im Original oder in beglaubigter Abschrift anzuhängen. Wesentlich nothwendig ist dies, wenn der Kaufbrief privatim vollzogen wird, selbst, wenn eine Beglaubigung hinzutritt, und man muß es selbst fordern, wenn blos ein Notar den Contract ausfertigt [6]). Die bloße Erwähnung genügt, wenn der Kauf gerichtlich vollzogen wird.

---

[5]) And. Meinung ist *Holt* system of navig. laws I. 340. Doch stehen ihm selbst für das englische Recht Entscheidungen entgegen. Er verwechselt nur das Recht aus dem Contracte mit dem Eigenthum.

[6]) Denn Notare sollen nur wahrnehmen, keineswegs urtheilen.

2) Die Benennung des Schiffes. Die Identität des verkauften Gegenstandes muß überall klar seyn. Daher unter dieser Rubrik zu verstehen ist: a) der Name des Schiffes; b) dessen Gattung (ob Schiff, Brigg, Schooner ꝛc.); c) die Größe und Trächtigkeit; d) die Nation, zu der es gehört; e) der Ort der Erbauung. f) Zeit der Erbauung.

3) Die Angabe der näheren Bedingungen: Also

a) Ob mit oder ohne Inventarium verkauft sey. Zweckmäßig ist es, das Inventarium nach einer Specification zu verkaufen, und diese dem Kaufbriefe einzuverleiben oder anzuhängen. Wurde ohne solche verkauft, und sagt der Kaufbrief mit Inventarium, so hat der Käufer entweder das Schiff beym Abschluß des Handels gesehen oder nicht. Im ersteren Falle ist ihm alles dasjenige zu liefern, was er beym Besehen an dem Schiffe vorfand, in dem Stande, in welchem es sich befindet. Sah er es nicht, so kommt es zunächst auf die Art des Handels an. Ist blos gesagt, daß das Schiff mit dem Inventarium verkauft werde, so ist er berechtigt, solche Stücke zu verlangen, die gewöhnlich als Inventariumstücke angesehen werden, also alles dasjenige, was zur Vollständigkeit eines Schiffes gehört, als Takelage, Segel u. dgl. so daß das Schiff als ein solches erscheint, welches im Stande ist, in die See zu gehen. Ist nun der Kaufbrief vollständig, und also die Zeit der Erbauung des Schiffes angegeben, so versteht es sich, daß der Käufer eine Abnutzung der Inventarienstücke in Auschlag bringen mußte, und also gegen dieselbe keine Einwendungen machen kann, wenn sie nicht offenbar unverhältnißmäßig ist. Die Vollständigkeit des Inventarii wird aber vorausgesetzt. Nach Landesgesetzen ist das Boot mitzuliefern. Wurde ein Schiff verkauft, wie es daliegt, so war es die Sache des Käufers, dasselbe zu besehen, und man wird ihm einen Anspruch, wegen zu liefernder Inventarienstücke in der Regel nicht einräumen können. Nur in dem einen Falle möchte ich ihm einen solchen geben,

wenn er beweiset, daß nach Abschluß des Handels Inventarienstücke entwendet sind.

b) Die Uebereinkunft wegen der Evictionsleistung [7]) Bey dem freiwilligen Verkaufe muß der Verkäufer unbedingt die Gewähr leisten, auch wenn der Vertrag dieser Verbindlichkeit nicht erwähnt. Er muß also das Schiff, wie man dieß ausdrückt, auf allen Häfen und Strömen frey liefern, d. h. er muß dafür einstehen, daß das Schiff, es möge kommen, wo es wolle, dem Käufer weder ganz abgestritten, noch daß auch Ansprüche und Forderungen darauf haften, durch die die Rechte desselben geschmälert werden [8]). Wo nicht ein andres verabredet wird, ist der Verkäufer von selbst schuldig, in dem Kaufbriefe die Prästation der Eviction zu versprechen, wenn es verlangt wird, obgleich das Versprechen gänzlich unnöthig ist. Denn sobald die Eviction Statt hatte, tritt seine Verbindlichkeit zur Leistung des Interesse von selbst ein, die mit der Klage aus dem Kaufe (actio emti) verfolgt wird [9]). Diese Verbindlichkeit kann aber natürlich durch einen Vertrag gehoben werden, sie fällt also weg, wo der Käufer seinen Autor der Gewährleistung entließ; so wie sie

---

7) Für Nichtjuristen: Unter einer Eviction oder Entwährung ist der Fall zu verstehen, da Jemandem ein ihm von einem andern übertragenes Recht durch einen Dritten streitig gemacht, und auf rechtlichem Wege abgestritten wird. Für den Begriff ist es gleichgültig, ob der Dritte, der evincens, als Kläger auftritt, und dem Käufer, dem evictus, eine schon in seinem Besitze befindliche Sache abstreitet, oder ob der Käufer ꝛc. gegen jenen auf Einräumung des Rechts klagte, und unterlag, weil derselbe ein besseres Recht hatte. Dafür aufkommen, daß eine Sache nicht entwährt werde, heißt die Eviction prästiren oder Gewähr leisten. Die Verbindlichkeit dazu findet bey allen onerosen Geschäften nach dem Römischen Rechte unbedingt auch ohne Vertrag Statt.

8) Eben wegen der unbedingten Natur der Verbindlichkeit zur Eviction aus allen onerosen Geschäften und besonders beym Kaufe. **L. 60. 70. de evict. (21. 1.) L. 6. C. eod. (8. 45.) L. 6. C. de contr. emt. (19. 1.) L. 11. §. 2 de act. emd. vend. (18. 1.** Vergl. auch noch ***Targa*** **ponderazione sopra la contrattazione etc. p. 48.**

9) **L. 6. C. de evict. (8. 45.)**

auch voraussetzt, daß derselbe nichts versehen habe. Dabey ist es jetzt gleichgültig, ob der Verkauf öffentlich oder unter der Hand geschlossen wurde. Ueberall aber fällt die Verbindkeit weg, wenn der Käufer zur Zeit des geschlossenen Kaufes wußte, daß Forderungen auf dem Schiffe haften [10]), ein Grundsatz, der wichtig werden kann, wenn die mitübergebenen Schiffspapiere dies nachweisen (wie z. B. wenn auf dem Americanischen Register die Bodmerey notirt ist ꝛc.). — Anders ist es bey dem gezwungenen Verkaufe. Verkauft nämlich der Gläubiger, in Folge richterlichen Urtheils, ein Schiff wegen eines dinglichen Anspruches, so ist er an sich nicht zur Evictionsleistung verpflichtet, er müßte sich denn ausdrücklich dazu verpflichtet haben. Wer jedoch ein Schiff auf welchem noch andere Forderungen haften, aus einem vorzüglichen Rechte verkauft, wie z. B. der Inhaber eines jüngeren Bodmereybriefes, muß dafür aufkommen, daß er wirklich dies Recht habe [11]), was dann überhaupt darauf hinweis't, daß immer der Verkäufer sein eigenes Recht garantiren muß, auch wo er sonst die Eviction nicht prästirt. Es versteht sich daher auch, daß der Verkäufer mit dem Schiffe alle Documente, die von selbigem existiren, besonders diejenigen, aus denen das Eigenthum, die Befreyung von Ansprüchen hervorgeht, wie der Bielbrief ꝛc. mit zu liefern hat.

c) Der bedungene Kaufpreis und die Art der Bezahlung desselben. Im Allgemeinen würde es gleichgültig seyn, wie der Kaufpreis berichtigt wird, und nach privatrechtlichen Grundsätzen würde eine bloße Creditirung den Uebergang des Eigenthumes nicht hindern. So auch, wenn Käufer und Verkäufer, hinsichtlich des Nationalcharacters, auf gleichem Fuße stehen. Sind aber Schiffe in Fein-

---

10) Die Vorschrift der **L. 27. C. de evict. (8. 45.)** ist unbedingt.

11) Mit Ausnahme dieses Falles prästirt der Verkäufer die Eviction selbst dann nicht, wenn der Fiscus Käufer ist. **L. 1. C. creditor. evict. pign. non debere (8. 46.)**

des Land, oder auf der Reise gekauft, während eines Krieges [12]), so wird verlangt, daß der Verkauf ein absoluter sey, d. h. daß das Eigenthum unbedingt auf den Neutralen übergegangen, und daß feindliche Unterthanen keinerley Interesse mehr in dem Schiffe haben. Bey der Wichtigkeit, die in Reclame-Processen der Kaufbrief hat [13]), ist es daher sehr anzurathen, in diesem die Bezahlung der Kaufsumme unbedingt zu stellen, und den Empfang derselben darin zu bekennen, sich auch aller Bedingungen wegen einer Mehrzahlung oder theilweisen Zurückgabe in gewissen Fällen zu enthalten; weil aus solchen immer noch ein gewisses Interesse des nicht neutralen Verkäufers folgt [14]).

---

12) Die Kriegsrechtsgesetze der Franzosen verbieten dieß. Ges. 14. Febr. 1793. 2. März 1797. S. auch Code des prises T. II. p. 280. Die Engländer gestatten im Ganzen solchen Kauf. Sir W. Scott in der Sache der Welvaart, Cornelis. *Robinson* admiralty reports. I. 124.

13) Sir William Scott in der Sache der Sisters am 12. May 1804. „According to the ideas which I have always entertained on this question, a bill of sale is the proper title, to which the maritime courts of all countries would look. It is the universal instrument of transfer of ships in the usage of all maritime countries; and in no degree a peculiar title deed or conveyance, known only to the law of England. It is, what the maritime law expects, what the court of Admiralty would in its ordinary practice allways require, and what the legislature of this country has now made absolutely necessary, with regard to British subjects, by the regulations of the statute law.“ etc. *Robinson* l. c. T. V. p. 159.

14) Sir William Scott in dem Falle der sechs Geschwister Jobs, Nov. 19. 1801. Robinson T. IV. p. 100 ff — In dem Falle der Vrouw Anna Catharina, Mahts, erklärte derselbe unterm 15. May 1804 es für genügende Bezahlung, von Waaren, daß den Contractsbedingungen gemäß zwey Drittel entrichtet waren und der Rest bey Ankunft der Güter in Holland bezahlt werden sollte, also creditirt war. Robinson l. c. T. V. p. 163. sqq. Doch lag hier ein Contract vor, der zwey Jahre alt war, und die Sache war ganz klar. Die Prisengerichte sehen bey Schiffen überall gerne Simulationen, und davor, Verdacht zu erregen, soll man sich hüten.

4) Daher möchte ich zu den wesentlichen Bestandtheilen das Bekenntniß der erhaltenen Bezahlung rechnen. Will man den Kaufpreis creditiren, so giebt es dazu der Auswege genug, um auch für den Fall privatrechtlicher Contestationen gesichert zu seyn.

5) Das Geständniß, daß das Schiff förmlich tradirt sey. Es ist bereits oben erwähnt, in wie fern dies für die Uebertragung des Eigenthums wichtig ist.

6) Natürlich die Unterschriften, Legalisation ꝛc.

7) Nicht wesentlich erforderlich, wohl aber in Kriegszeiten zweckmäßig, und daher immer als Cautel zu empfehlen ist es, in jedem Kaufbriefe den Ort zu erwähnen, in welchem das Schiff liegt, welches verkauft wurde. Das Civilrecht würde in allen Fällen, wo diese Angabe fehlt, vermuthen, daß es sich in dem Orte des geschlossenen Kaufes zur Zeit des Abschlusses befunden habe. Wo aber, wie in Frankreich (Note 12.) ein Verkauf in transitu untersagt ist, da wird es immer zweckmäßig seyn, ein Schiff in einem neutralen Hafen zu verkaufen, aber auch, wo, wie in England, das Seekriegsrecht den Verkauf in transitu gestattet, sichert man sich theils gegen den Verdacht einer Simulation, theils aber sind die Grundsätze über die Wirkung eines Verkaufes in transitu noch Modificationen unterworfen, und besonders kann der, einem Schiffe anhängende, Nationalcharacter erst mit der wirklichen Uebergabe verändert werden. Auch ist namentlich in England entschieden, daß Verkäufe in transitu, die allein geschehen, um den Folgen des Krieges auszuweichen, nicht anerkannt werden [15]). Man verkaufe daher in einen neutralen Hafen, und lasse die Uebertragung unter öffentlicher Autorität an einen Bevollmächtigten geschehen.

---

15) Der Jan Frederick, Blondorne 9. May 1804. Es handelte sich hier aber um Güter, und die Correspondenz ergab sehr dringenden Verdacht, daß der Verkauf „in contemplation of war“ geschehen war. *Robinson* reports V. S. 128. ff. In dem Vice-Admiralty-court zu Halifax wurde unterm 26. Juli 1813 in Sachen der Gustava Swenberg das Princip hinsichtlich eines Schiffes ausgesprochen

8) Ist die Sache nicht ganz rein, so wechsle man so schnell wie möglich den ersten Capitain und setze einen darauf, der von nichts weiß. Die Schiffer werden examinirt und müssen daher aussagen, was sie wissen.

Uebrigens versteht es sich von selbst, daß nur der wirkliche Eigenthümer eines Schiffes dasselbe gültig verkaufen und das Eigenthum übertragen könne. Ausnahmen von dieser Regel finden in einigen Fällen Statt, besonders in sofern der Schiffer unter gewissen Umständen zu solchem Verkaufe befugt ist, auch ohne Eigenthümer zu seyn. Diese Fälle können erst unten erörtert werden. Ausserdem bemerke man:

1) Die Ausnahme, da einer ein Schiff, welches ihm zugesprochen ist, nachdem er es wegen eines dinglichen Rechtes in Anspruch genommen, verkauft, ist schon oben erwähnt.

2) Dann kann ein Schiff in Kriegszeiten gültig von den Captoren verkauft werden, die es im Kriege aufgebracht haben. Doch bemerke man:

a) Nur der wirkliche Caper ist, ausser den regelmäßigen Kriegsschiffen, befugt, aufgebrachte Schiffe zu verkaufen. Wer als Caper anzusehen ist, wird unten gezeigt.

b) Wer nicht als Caper berechtigt ist, und Schiffe aufbringt, begeht, auch in Kriegszeiten, Seeraub, und ein von Seeräubern vorgenommener Verkauf ist nicht wirksam. Der rechtmäßige Eigenthümer nimmt daher sein Schiff in Anspruch, wo er es findet. Eine Frage, die hier entsteht, ist die, welche Wirkung hat der Verkauf eines Schiffes, welches von den

---

Stewart rep. S. 541. ff. Der order in council vom 11. Nov. 1807 welcher den Verkauf von Schiffen, die feindlichen Unterthanen gehörten, an Neutrale verbot, wurde durch einen Rathsbefehl des Prinzregenten vom 11. Febr. 1813 auf französische Schiffe beschränkt. Der Befehl ist u. a. abgedruckt in *Stewarts* reports of cases argued and determined in the court of Vice-Admiralty at Halifax. London 1814. im Appendix S. XVI.; man kann ihn als Retorsion des französischen Princips ansehen.

Africanischen Raubstaaten aufgebracht und verkauft wurde? Die Beantwortung dieser Frage wird zunächst von der Antwort auf die abhängen, ob die Africaner als Seeräuber zu betrachten seyen? Ehemals wurde die Frage bejaht, allein jetzt wird man wohl, wie schon Bynkershoek bemerkt [16]) allgemein die Raubstaaten als organisirte Staaten ansehen, die mit denjenigen, mit welchen sie nicht Verträge geschlossen haben, im Kriege leben [17]). Wird daher ein Schiff, welches Eigenthum eines Unterthanen ist, dessen Regierung mit den Raubstaaten nicht in Vertragsverhältnissen steht, und also sich im Kriege mit denselben befindet, aufgebracht und verkauft, so muß allerdings der Käufer in seinem Eigenthume geschützt werden. Diejenigen Staaten, die Verträge mit denselben geschlossen, sie also als Staaten anerkannt haben, können sich dessen überhaupt nicht weigern [18]).

c) Das Schiff muß dem Caper, oder wo es von Kriegsschiffen genommen war, selbst der Regierung, auf legale Weise und von dem competenten Gerichte als Eigenthum zugesprochen (es muß ordnungsmäßig condemnirt) seyn [19]). Doch wird, wenn ein gerichtlicher Spruch vorliegt, die Legalität vermuthet.

---

16) *Bynckershoeck* quaest. jur. publ. L. I. c. 17. p. 124.

17) Für die Afrikanischen Staaten giebt es kein Völkerrecht ohne Verträge.

18) Nach diesem Princip entschied unterm 1. Juli 1801 Sir W. Scott den Fall der Helena, Heslop, die von Algierern genommen, verkauft, und von dem Käufer wieder verkauft war, und nun von dem ursprünglichen Eigenthümer, einem englischen Unterthan, zurückgefordert wurde, als von Seeräubern genommen. — Er wurde natürlich abgewiesen. Der Fall steht bey *Robinson* Vol. IV. S. 3. ff.

19) So auch Sir William Scott in dem Fall der Flad Oyen, Martenson. *Robinson* reports Vol. I. p. 135. sqq. Das Schiff war in Bergen durch den französischen Consul condemnirt und an einen Dänen verkauft worden. Es wurde aber dem ursprünglichen Eigenthümer zugesprochen, weil Sir Scott der Meinung war, daß die Condemnation nur in dem Lande der kriegführenden Macht von einem Gerichte ausgesprochen werden könne.

3) Wird ein Schiff nach den Strafgesetzen eines Staates confiscirt, und verkauft, so kann es keinem Zweifel unterliegen, daß der Käufer das volle Eigenthum erhält, und darin geschützt werden muß. Nur muß die Confiscation von der competenten Behörde geschehen, und der Verkauf von einer solchen verfügt seyn.

Ueber den Fall, da ein Schiff als derelinquirt zu betrachten ist, unten (§ 588 ff.).

§ 374. Fortsetzung.

In wiefern dingliche Rechte bey einem Verkaufe bestehen?

Schiffe sind zwar Mobilien, und es könnte daher scheinen, als ob sie frey übertragen werden können, so wie, daß wo der Grundsatz, Hand muß Hand wahren, gilt, nach dem Verkaufe derselben die darauf haftenden Forderungen erlöschen. Allein nach allen Seegesetzen sind Schiffe eine eigenthümliche Art beweglichen Eigenthums; namentlich sind sie speciell dinglichen Ansprüchen unterworfen; von denen man sagen muß, daß sie auf ihnen selbst haften, und selbst mehr auf den Schiffen, als auf der Person des Schuldners. Es ist daher im Allgemeinen zu behaupten, daß alle dinglichen Rechte, die auf einem Schiffe haften, unverändert bleiben. Nur läßt sich allenfalls behaupten, daß der Gläubiger gegen den neuen Eigenthümer keine weiteren Ansprüche erwerbe, als grade die auf das Schiff, und soweit dieses reicht. Dagegen aber bleibt ihm die Person des Verkäufers, nach wie vor verbunden.

Diese Regel ist allgemein, es kann daher keinen Unterschied machen, ob ein Schiff öffentlich oder unter der Hand, im Hafen oder in transitu verkauft wurde. Doch bestimmen einige Gesetze, daß die Forderungen auf das Schiff erlöschen, nachdem dieses unter dem neuen Eigenthümer wenigstens eine Reise gemacht hat.

Eine andre Ausnahme muß man aber schon nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen machen. Wenn nämlich auf einem Schiffe Forderungen haften, von denen die eine vor der andern bevorzugt ist, so muß die minder privilegirte Forderung als erloschen ange-

sehen werden, wenn das Schiff als Object der Execution wegen der vorzüglicheren verkauft wurde. Doch bleibt natürlich der sich, nach Befriedigung dieser, etwa ergebende Ueberschuß für jene. Nur sollte man den Verkauf des Schiffes, dann wie eine Art Concurs ansehen, und nicht ohne Zuziehung der minder privilegirten Gläubiger verfahren, da diese unbedingt ein Interesse dabey haben, zugezogen zu werden [1]).

Bey einem solchen Verkaufe wird in der Regel ein gerichtliches Erkenntniß vorausgesetzt werden müssen. Will der Eigenthümer das Schiff freywillig verkaufen, so muß er dazu den Consens aller Gläubiger, also auch der minder bevorzugten, haben. Dem Käufer ist dabey immer anzurathen, die Erlassung eines öffentlichen Proclams zu fordern, oder selbst zu veranstalten. Nur kann, so lange der Verkäufer solvent ist, von einer Ausschließung der nicht oder minder bevorzugten Forderungen nicht die Rede seyn, weil nicht blos das Schiff, sondern auch seine Person haftet.

§ 375. Rheder. Deren Verhältniß zu einander.

Ist in Gemäßheit des Contractes ein Schiff gebaut, oder haben mehrere ein Schiff in Gemeinschaft gekauft, so sind sie gemeinschaftliche Eigenthümer, Rheder, Schiffsfreunde. Sie stehen zu einander in einem Societätsverhältnisse, und zwar in dem einer particulairen Societät, nach Art der Actien-Gesellschaft [1]).

Das Verhältniß der verschiedenen Eigenthümer eines Schiffes richtet sich zunächst nach dem zwischen ihnen geschlossenen Contracte. Dieser, der Rhederbrief, kann sehr wohl mit dem über die Erbauung eines Schiffes aufgerichteten Contracte zusammenfallen, er kann aber auch von diesem abgesondert für sich bestehen. Doch fordern die wenigsten Gesetze ihn ausdrücklich, und es ist noch weniger eine Form vorgeschrieben. Es bleibt daher den

---

[1]) Wenn auch vielleicht nur, um es höher hinaufzutreiben, um selbst zu kaufen, und dadurch den Verlust zu vermindern ꝛc.

[1]) Vergl. auch *van Hall* de magistro navis I. p. 53.

Eignern überlassen, ob sie einen solchen abfassen wollen oder nicht. Ob da, wo zur Eingehung einer Societät überhaupt gewisse Formen gefordert werden, (Bd. I. S. 211) dieß genüge, um von den Rhedern eines Schiffes mindestens die Errichtung eines Societätscontracts zu fordern, ist danach zu entscheiden, ob diese Formen bey der Particularsocietät vorgeschrieben sind. Die Frage ist wohl überall zu verneinen. Wo ein solcher Rhederey=Contract schriftlich errichtet wird, da ist seine Form zunächst nach den allgemeinen Grundsätzen von Contracten zu beurtheilen; wesentlich ist jedoch die Bestimmung, über die Art der Benutzung des Schiffes, wo diese nicht etwa überhaupt für jeden Fall der besondern Abrede überlassen bleibt. Die Frage, wer Rheder eines Schiffes seyn könne, ist jetzt wohl eine müssige. Jeder, der über sein Vermögen frey disponiren kann, kann auch Eigenthümer eines Schiffsparts seyn; und man kann, genau genommen, nicht einmal diejenigen ausnehmen, denen es sonst verboten ist, Handlung zu treiben. Denn der Ankauf eines Schiffsantheils ist im Grunde eben so oft nur ein Unterbringen von Capitalien, als man darin ein eigentliches Handeltreiben finden kann [2]). Selbst der Schiffer kann einen Antheil am Schiffe haben; und es wird sogar gern gesehen, wenn dieß der Fall ist. Bemerkenswerth ist die Vorschrift des Römischen Rechts, daß, während im allgemeinen der Vertrag, daß einer allen Gewinn, der andre den Schaden tragen soll, als ungültig angesehen wird, doch die Uebereinkunft, daß ein Schiffer an dem Gewinne Theil nehmen solle, aber nicht an dem Verluste, aufrecht erhalten wird [3]),

Ist kein Contract errichtet, so haften sich die Rheder, nach allgemeinen Grundsätzen, wie socii, und zwar ein jeder nach der

---

[2]) Sollte nicht eine ähnliche Ansicht es veranlaßt haben, daß in Hamburg den Maklern ausdrücklich erlaubt ist, Actien in Assecuranzcompagnien zu kaufen?

[3]) **L. 29. §. 1. D. pro socio (17. 2.).** Doch ist dies Gesetz keinesweges auf den Fall eines Schiffers zu beschränken, sondern auch von andern Fällen zu verstehen, in denen einer so wichtige Arbeiten in die Societät

Größe seines Antheils; so daß Gewinn und Verlust in geometrischer Proportion getheilt werden. Die Berechnung ist die nach Schiffsparten [4]). Regel ist es dabey, daß, sobald über eine Angelegenheit die das Schiff betrifft, etwas bestimmt werden soll, und die Theilhaber sich nicht einigen können, die Mehrheit der Stimmen die übrigen verpflichtet [5]); doch werden die Stimmen nicht nach Köpfen gezählt, sondern nach der Größe des Antheils eines jeden, so daß ein jeder so viele Stimmen hat, als er Parten besitzt [6]). Von dieser Regel finden jedoch folgende Ausnahmen Statt:

1) Ein Schiff ist gebaut, um in See zu gehen, [7]) daher die Mehrzahl der Stimmen nicht im Stande ist, die Minderzahl zu zwingen, ein Schiff liegen zu lassen. Ob diese Vorschrift des Hanseatischen Seerechts [8]), welches dieß freilich für einen alten Gebrauch der See erklärt, da, wo sie nicht ausdrücklich sanctionirt ist, als gemeines Recht gelten könne, scheint streitig [9]). Im Ganzen verdient die Vorschrift wohl nicht practisch zu werden, da sie großen Schwierigkeiten in der Anwendung unterliegen möchte. Doch ist das Princip, daß ein Schiff immer zur See zu verweisen, noch immer vorherrschend, und so möchte es der

---

einbringt, daß sie dem Verluste wohl die Waage halten. Vergl. §. 2. J. de societ. (3. 26.) Nur ist in der L. 29. cit. der Fall des Schiffers ausdrücklich erwähnt, verbis „si solus naviget.“ In andern Fällen können über die Wichtigkeit der geleisteten Dienste noch leicht Contestationen entstehen.

4) So schon das consolato del mare, cap. 225. n. 3. cap. 237. n. 5. 6. 11. 12.

5) Schon nach Römischem Rechte L. 19. D. ad municipales (50. 1.)

6) L. 8. D. pactis (2. 14.) L. 16. D. de reb. auct. jud. (42. 5.) Hanseat. Seerecht Tit. 5. Art. 7. Wisbuy Seer. Art. 66.

7) L. 12. §. 1. D. de usufructu (7. 1.)

8) Hanseat. Seer. Tit. 5. Art. 7.

9) Dafür sind *Straccha* P. II. n. 6. *Kuricke* jus mar. hanseat. ad art. 7. cit. *Clairac* Us et coutumes eod. *Wedderkop* introductio Lib. 3. tit. 4. sect. 1. §. 52. Dagegen besonders *Valin* sur l'ordonnance ad. art 5. tit. 8. Lib. 2. und *Boulay-Paty* droit marit. I. p. 345 sqq.

einfachste Ausweg seyn, in dem Falle, da Stimmengleichheit über diesen Punct herrscht, die Meinung derer vorzuziehen, die dafür sind, daß das Schiff fahren soll.

2) Wenn von einer Abänderung in dem Plane, nach welchem ein Schiff erbaut werden sollte, die Rede ist.

3) Wenn die Mehrzahl den Verkauf des ganzen Schiffes beschließen will. —

In beyden Fällen ist nicht sowohl von einer Handlung der Theilnehmer in Beziehung auf das Schiff, als vielmehr von einer Zerstörung des ganzen Contractsverhältnißes die Rede. Die Bauart des Schiffes war ja durch den Contract bestimmt, durch welchen selbst jeder einzele Theilnehmer ein Recht erworben hat. Dieses Recht kann Stimmenmehrheit keinem nehmen. Doch bestimmt das Consulat, daß auch, wenn von einer Vergrößerung des Schiffes die Rede ist, Stimmenmehrheit gelten solle [10]). Auch kann die Mehrzahl die Minderzahl zu einem Nachschießen von Geld zwingen, wenn ein Schiff einer Reparatur bedarf; ja selbst wenn eine augenscheinlich vortheilhafte Speculation dieses fordert [11]).

Was insbesondere den Verkauf des Schiffes betrifft, so kann die Mehrheit an sich den Verkauf gegen den Willen der Minderzahl nicht beschließen. Zwar kann man, wenn nicht in dem Rhederbriefe Bestimmungen darüber enthalten sind, Keinen der Theilhaber zwingen, beständig in der Societät zu bleiben. Allein, wenn einer aus derselben austreten will, so steht ihm zunächst der einfache Weg offen, sein Part zu verkaufen, grade wie der Actionist seine Actie. Wäre die Veräußerung des Schiffsparts nicht möglich, dann freilich giebt es keinen andern Weg, als den eines Verkaufes des Schiffes. Doch hat, meines Bedünkens, auch dann die Minderzahl noch das Recht, auf den öffentlichen Verkauf zu dringen, und kann durch Ueberstimmung nicht zum Privatver-

---

10) Consolato del mare, cap. 48.

11) Ordonnance de la marine L. II. Tit. VIII. art. 5. und *Valin* ad hunc art.

kaufe gezwungen werden. Die alten Seegewohnheiten haben hier auf mehrfache Weise Auswege eingeführt, durch welche ein Schade von den dissentirenden möglichst abgewewendet wird. Vor allen Dingen gehört hieher die Bestimmung, daß ein Schiff überhaupt nicht verkauft werden dürfe, bis es wenigstens eine Reise gemacht hat [12]), eine Bestimmung, die in der Natur der Sache liegt, da doch der Grundsatz, daß eine Societät einseitig aufgelöst werden könne, nicht heißen kann, sie könne aufgehoben werden, ehe sie überhaupt existirt habe. Eine societas navalis geht aber darauf, ein Schiff fahren zu lassen, und wird ja überhaupt erfüllt erst dadurch, daß dieß geschieht. Noch wirksamer ist das den Miteignern eingeräumte Vorkaufsrecht, welches auch auf Schiffsparten zu erstrecken ist [13]), und für dessen Ausübung das Consulat die Form festsetzt [14]). Danach soll dem Parteigner ein Preis vorgeschlagen (gesetzt) und ihm die Wahl gelassen werden (kiesen), ob er sein Part zu diesem Preise abstehen, oder das der andern dazu annehmen will. Doch ist dieser höchst billige Ausweg keineswegs überall als practisch geltend anzusehen.

Ist ein Beschluß auf eine Weise gefaßt, daß sich sämmtliche Eigenthümer ihn gefallen lassen müssen, so ist er nun natürlich auch auszuführen, und jeder Mitrheder ist verpflichtet, die erforderlichen Capitalien pro rata einzuschießen. Ist er darin säumig, so können die übrigen auf seine Gefahr Geld aufnehmen, gerade, wie, wo er seinen Antheil zum Bau des Schiffes nicht liefert [15]). Doch dürfte diese alte Vorschrift jetzt nur mit größter Vorsicht anzuwenden seyn, und es ist auf jeden Fall anzurathen, daß man nicht eigenmächtig verfahre, sondern sich gerichtlich autorisiren lasse. Auch darf man, den Fall einer speciellen Verpfändung ausge-

---

12) Consolato del mare, cap. 53. cap. 54. n. 1. Auch Cod. Venet. arg. n. 13. T. XI. P. I.

13) Hanseat. Seer. Tit. III. Art. 14. Cons. d. m. cap. 54. n. 2.

14) Cons. d. m. cap. 54. n. 6. S. auch Hamburger Recht unten §. 379.

15) Cod. Venet. P. I. T. I. n. 13. Consol. del mare cap. 46. Hans. Seer. Tit. V. Art. 7.

nommen, der z. B. vorkommen kann, wo Einem die Geschäftsführung übertragen ist, nicht behaupten, daß die Mitrheder ein dingliches Recht an dem Part des säumigen Theilnehmers haben. Doch erwerben sie dieß in dem einen Falle, da sie eine Forderung, wegen deren ein dingliches Recht an dem Schiffe Statt fand, berichtigen; weil sie in diesem Falle zum Belaufe der bezahlten Summe in die Rechte des befriedigten Gläubigers eintreten.

§ 376. Verbindlichkeit der Rheder aus den Handlungen der einzelen Theilhaber gegen Dritte.

Die Frage, wie weit der eine Eigenthümer eines Schiffes aus den Handlungen des andern diesem und Dritten verpflichtet werde, kann man im Ganzen nach allgemeinen Grundsätzen beantworten. Da das Verhältniß der Rheder gegen einander keineswegs das der Theilhaber einer generellen Societät ist, so kann auch der einzele Socius ohne den Consens der übrigen nichts vornehmen, wodurch er diese binden möchte. Er kann daher zwar sein Part verpfänden, aber sonst durch seine Handlungen weder dingliche Rechte an das Schiff, noch persönliche Forderungen an die Rhederey begründen. Doch muß man von dieser Regel Ausnahmen machen:

1) Wo Gesetze oder richterlicher Spruch ihm ein Recht einräumen, Verfügungen zu treffen, wie z. B. wo er Capitale auf Kosten des säumigen Socius aufnehmen darf, da verpflichtet er diesen allerdings. Doch dürfte zu behaupten seyn, daß er ihn in diesem Falle nur sich verbindlich mache, keinesweges aber dem Dritten, der nur ihn kennt, und aus einem Vertrage mit ihm keine Ansprüche an einen andern erwerben kann.

2) Durch eine in rem versio. Ueberall, wo der Einzele eine Ausgabe für das Schiff bestreitet, die nothwendig oder nützlich war, kann er die übrigen in Anspruch nehmen, für ihren Antheil. Ja hier muß man behaupten, daß selbst der dritte Contrahent, wenn er nur die Nothwendigkeit oder den Nutzen nachweisen kann,

die übrigen Rheder mit seinem Contrahenten belangen darf, da er hinsichtlich ihrer wenigstens als negotiorum gestor erscheint, woran der Umstand, daß sein Verhältniß zu dem einen ein engeres ist, nichts ändern kann [1]).

3) Endlich verpflichtet er natürlich seine Mitrheder, so weit er von ihnen Auftrag hatte, zu handeln. Dieser Satz ist einfach, doch ist dabey noch manches zu bemerken, insofern er auf die Lehre vom dirigirenden Rheder führt.

§ 377. Fortsetzung.

Insbesondre dirigirender Rheder [1]).

Der Fall, daß einem der Rheder ein Auftrag ertheilt wird, kann nämlich auf zwiefache Art vorkommen. Entweder er ist zu einer in Frage stehenden Handlung speciell ertheilt, oder aber die Rheder erwählen einen aus ihrer Mitte zur Wahrnehmung der Angelegenheiten des Schiffes. Im letzteren Falle erhält der Beauftragte den Namen des dirigirenden (correspondirenden, buchführenden) Rheders. Der erstere Fall ist klar, für den letzteren bemerke man:

Der dirigirende Rheder ist als Factor sämmtlicher Theilhaber anzusehen. Die erste Norm für die Beurtheilung seiner Rechte und Pflichten, muß immer die ihm ertheilte Vollmacht abgeben, diese sey nun mündlich oder schriftlich. Nicht selten wird sie ihm zugleich in dem Rhederbriefe übertragen. Ist dieß, oder ist die Vollmacht überhaupt schriftlich abgefaßt, so ergeben sich die Grenzen seiner Befugniß sehr leicht. Im entgegengesetzten Falle muß man ihn zur Ausrichtung der in dem gewöhnlichen Geschäftsgange vorkommenden Handlungen bevollmächtigt halten. Man darf dabei nicht zu ängstlich seyn, und ihm nicht zu sehr die Hände binden wollen; aber man darf ihm auch freilich nicht zu viel einräumen, da man, wenigstens in dem Falle, da alle Eigner an einem Orte

---

[1]) Vergl. **L. 6. §. 4. de neg. gest. (5. 3.)**

[1]) Heise und Cropp juriſt. Abhandl. No. **24.** S. **504** ff. ***van Hall*** **l. c. p. 56 sq.**

wohnen, ihm keineswegs zu viel zumuthet, wenn man verlangt, er solle mit seinen Sociis Rücksprache nehmen. Auch lassen sich die einzelen Handlungen zu denen er befugt zu erachten, nicht aufzählen, vielmehr kann es bey manchen gar sehr auf die Umstände ankommen. So wird er befugt seyn, eine Befrachtung zu vortheilhaften Bedingungen abzuschließen, und dagegen eine schlechte Befrachtung, d. h. eine solche, bey der kein Gewinn, oder gar Verlust ist, nicht annehmen dürfen ꝛc. Doch hat man die Befugniß des dirigirenden Rheders immer aus einem doppelten Gesichtspuncte zu betrachten:

1) In wiefern wird er seinen Mitrhedern verantwortlich? Hier sind die allgemeinen Grundsätze anzuwenden, die vom Bevollmächtigten gelten. Er haftet seinen Mitrhedern für jede culpa. Insofern er also bey der Ausübung seines Amtes etwas versieht, insofern er seine Vollmacht überschreitet, wird er deren Ansprüchen auf Schadenersatz ausgesetzt, in eben dem Maaße in welchem dieß mit dem Factor der Fall ist. (Bd. I. S. 82. ff.)

2) Der dritte Contrahent dagegen, welcher weiß, daß die Eigner einen aus ihrer Mitte zum Director erwählt haben, setzt voraus, daß diesem die Gewalt übertragen sey, alles gewöhnliche zu verrichten. Er muß und kann oft nur mit ihm contrahiren, und würde einer scrupulösen Inquisition, einer beleidigenden zudringlichen Neugier (delatoria curiositas) [2]) beschuldigt werden, wenn er sich erst immer bey den übrigen Rhedern erkundigen wollte, ob ihr Director auch befugt sey, solche Handlungen vorzunehmen. Zu untersuchen, ob der Dirigent im einzelen Falle die gehörige Rücksprache mit seinen Mitrhedern genommen habe, ist vollends unmöglich. Man muß es daher für die Sache der Rhederey erklären, die Grenzen der Vollmacht gehörig zu bestimmen, und nöthigenfalls bekannt zu machen. — Als natürliche Grenze,

---

[2]) L. 6. de jur. & fact. ingnorant. (22. 6.) collat. L. 3. C. de injur. (9. 35.) Delatoria curiositas müßte man wörtlich übersetzen „die Neugier eines Angebers."

d. h. als solche die in der Natur des Auftrages liegt, läßt sich keine andre denken, als die, daß das Geschäft kein ungewöhnliches seyn dürfe; wobey man aber die Befugniß nie von der größeren oder geringeren Wichtigkeit einer Handlung abhängig machen sollte [3]); sondern davon, ob eine Handlung von der Art sey, daß der Contrahent annehmen konnte, daß sie in dem Willen der Rhederey liege, oder nicht. Der dirigirende Rheder hat danach auch ohne Zweifel das Recht ein Schiff annehmlich zu verfrachten, die Ausrüstung und Verproviantirung des Schiffes zu besorgen, Reparaturen vorzunehmen, Gelder zum Bedürfniß des Schiffs zu remittiren [4]) u. dgl. Denn bey allen diesen Handlungen kann der Contrahent voraussetzen, daß er im Willen der Rhederey handle. Dagegen kann er keine Schiffsparten seiner Mitrheder versichern, und zwar keineswegs deshalb, weil oft Rheder unversichert blei= ben, [5]) sondern weil Schiffsparten abgesondert versichert werden können, dieß also nicht zu dem Geschäftskreise des dirigirenden Rheders gehört; er kann den Schiffer nicht absetzen, weil er kein Contractsverhältniß auflösen kann, was sämmtliche Rheder ge= schlossen haben; er kann kein Wrack oder See=untüchtiges Schiff aufzimmern lassen, keine Bodmerey schließen, weil dieß nicht zu dem gewöhnlichen Geschäftsgange in dem oben angegebenen Sinne gehört. Daher kann er z. B. eine Frachtforderung einklagen [6]).

---

3) Wie Cropp a. a. O. S. 518. S. aber schon *van Hall* l. c. I. p. 57.

4) A. M. ist Cropp a. a. O. S. 513. 519 f. Seltsam Peckius ad T. de inst. act. in comm. ad rem. naut. p. 157 sqq. und Vinnius ad h. l.

5) Diesen Grund führt Cropp an. Allerdings bleiben wohl Rheder ein= mal unversichert; allein man blicke ins Leben hinein, so wird man finden, daß dieß bei weitem am häufigsten nur mit solchen der Fall ist, die viele Schiffe haben, wo ein einzeler Verlust sich mit den ersparten Prämien compensiren würde. Wäre es unmöglich Schiffsparten zu versichern, und müßte daher eine Assecuranz immer auf das ganze Schiff geschehen, so würde er befugt zu halten seyn, die Assecuranz zu schließen.

6) Was namentlich in Hamburg täglich geschieht, ohne daß das Handels= gericht eine weitere Legimitation fordert, wenn seine Eigenschaft als dirigirender Rheder klar ist.

darf aber keinen weitläufigen Prozeß anfangen, er kann abgenutzte Inventarienstücke, keinesweges aber das Schiff verkaufen u. s. w.

Damit ist keineswegs gesagt, daß nicht in allen Fällen, in den bedeutenderen wie in den unbedeutenderen, die übrigen Rheder mitzusprechen hätten; vielmehr haben sie das Recht unbedingt, zu verlangen, daß ihr Bevollmächtigter mit ihnen Rücksprache nehme; aber hinsichtlich des Dritten können sie dieß nicht geltend machen. Diesem werden sie verbunden, so weit eine Handlung des Directors in die angegebene Cathegorie kommt, und es ist ihnen nicht weiter zu helfen, als durch Einräumnng eines Regresses an ihren Mandatar, der ihnen auch in der That nicht abgeschnitten werden kann.

Wußte der Dritte, daß der dirigirende Rheder in dieser Eigenschaft mit ihm contrahirte, so hat er unbedenklich einen Anspruch an die Person der übrigen Rheder, und nicht blos an das Schiff. Contrahirte er aber mit ihm allein, so hat er nur in sofern einen Anspruch an das Schiff, als der Contract von der Art ist, daß er ein dingliches Recht begründet [7]). In dem ersteren Falle muß der Contrahent aus einem Vertrage mit dem Bevollmächtigten die Rechte erwerben, die er hätte, wenn er ihn mit dem Mandanten selbst schloß; in dem letzteren dagegen schloß er nur mit seinem Contrahenten, jedoch in Beziehung auf das Object, über welches, was ja vorausgesetzt wird, dieser verfügen durfte.

Daß der dirigirende Rheder, insofern ihm keine Versäumniß zur Last fällt, seine Auslagen pro rata eines jeden Schiffsparts von seinen Mitrhedern verlangen könne, so wie daß er ihnen rechnungspflichtig sey, folgt schon aus allgemeinen Grundsätzen.

---

7) Unbedingt nur an das Schiff giebt ihm ein Recht v. Martens Grundr. S. 173., der aber die Note *) bey *Wedderkop* introductio L. III. T. IV. §. 50. auf den er sich beruft, offenbar misversteht Unbedingt an die Person kann er sich halten nach Cropp a. a. O. S. 527. f. Beyde gehen nach dem obigen zu weit.

§. 378. Particularrechte.

Spanien. — Auſſer den Verordnungen, die das Conſulat enthält, findet ſich über das Verhältniß der Rhederey keine Vorſchrift, ſelbſt nicht in der Ordonnanz von Bilbao. Nur hinſichtlich des Verkaufes eines Schiffes wegen Schulden findet ſich eine Vorſchrift, daß, wenn einer ein Schiff arreſtirt hat, er es frey laſſen müſſe, ſobald es eine Reiſe machen will; wodurch alſo das Princip ſehr erweitert iſt [1]).

Frankreich. — Der freiwillige Verkauf, der ſowohl über das ganze Schiff, wie über einzele Schiffsparten Statt finden kann, muß ſchriftlich geſchehen, obgleich keine öffentliche Acte erforderlich iſt [2]), und zwar wird der Beweis des mündlichen Verkaufes durch Zeugen nicht zugelaſſen, ſobald von dem Rechte dritter Perſonen die Rede iſt [3]); doch kann ein franzöſiſches Schiff oder ein Part in demſelben im vollen Sinne des Worts nur an Franzoſen, die in Frankreich wohnen, oder Aſſocie's eines franzöſiſchen Handlungshauſes ſind, und im letzteren Falle beweiſen, daß ſie im Auslande keinen Unterthaneneid geleiſtet haben, verkauft werden [4]). Der gezwungene Verkauf auf Verlangen der Gläubiger geſchieht auf dem Wege eines Beſchlages (saisie) [5]), der aber nicht verfügt werden kann, wenn das Schiff ſegelfertig iſt; außer wegen Forderungen, die in Beziehung auf die bevorſtehende Reiſe contrahirt ſind; und auch in dieſem Falle hebt Cautionsleiſtung den Beſchlag auf. Als ſegelfertig iſt ein Schiff anzuſehen, wenn der Schiffer alle ſeine Papiere hat, um die Reiſe zu machen [6]), was auch auf Flußſchiffe anzuwenden iſt [7]). Das

---

1) Verordnung Peters von Arragon vom **22.** Nov. **1340.**
2) **Code de comm. art· 195.**
3) **Procés verbal 7. Juill. 1807. n. 64.** ***Boulay-Paty*** **cours I. p. 167.**
4) Decret **21.** Sept. **1793.** Art. **12.** Reglement **24.** Oct. **1681. 1.** März **1716.** Art. **11.** Ordonnanz **18.** Januar **1717.**
5) **Code de comm. art. 198.**
6) **Code de comm. art. 215.**
7) **Arrêt de la conr royale de *Rennes* 21. Mars 1812.** ***Boulay-Paty*** **l. c. I. p. 246.**

Verfahren richtet sich nur gegen die Eigner, wenn das Schiff wegen Forderungen an diese nur als allgemeiner Gegenstand der Execution angegriffen wird, kann aber gegen den Schiffer gerichtet werden, wenn von einer auf dem Schiffe haftenden Forderung die Rede ist. Wenigstens volle 24 Stunden von der wirklichen saisie muß ein Zahlungsbefehl insinuirt werden [8]). Der Verkauf geschieht, wie der der Immobilien, bey brennenden Kerzen [9]); doch fallen alle Formalitäten bey Schiffen unter 10 Tonnen weg. Der gehörige gerichtliche Verkauf eines Schiffes tilgt alle darauf haftenden Forderungen, wiewohl der persönliche Anspruch bleibt [10]). Der freiwillige Verkauf wirkt anders. Wird ein Schiff auf der Reise verkauft, so bleibt es den Gläubigern des Verkäufers verhaftet, die selbst den Verkauf als einen dolosen anfechten können. Ist ein Schiff im Hafen verkauft, so erlöschen alle darauf haftenden Forderungen, wenn dasselbe für Rechnung und Gefahr des Käufers und auf dessen Namen eine Reise gemacht hat, ohne daß die Gläubiger Einspruch gethan haben [11]). Dieselbe Wirkung hat wohl der Verkauf eines Schiffes auf der Reise, wenn es nach dem Verkaufe nach Hause gekommen ist, und nun eine neue Reise gemacht hat [12]); jedoch unter gleichen Bedingungen. In allem, was das gemeinschaftliche Interesse der Rhederey angeht, entscheidet auch nach französischem Rechte die Mehrheit der Stimmen, welche hier ebenfalls nach den Summen gerechnet wird. Der öffentliche Verkauf eines Schiffes aber muß schon bey Stimmengleichheit Statt finden, sofern nicht das Gegentheil schriftlich bedungen ist [13]); doch nehmen französische Ju-

---

8) Code de comm. art. 197 — 200.

9) Art. 206. eod.

10) Art. 193. eod.

11) Art. 193. 196.

12) Wenigstens scheint dieß zu folgen. Von dem Verkauf der Waaren müssen andere Grundsätze aufgestellt werden. Vergl. *Valin* ad art. 3. Titre des navires de l'ordonnance 1681; dagegen aber auch *Emerigon* du contr. a. la grosse. ch. 11. sect. 3. n. 8. und theilweise *Boulay-Paty* l. c. p. 173 sqq.

13) Code de comm. art. 220.

risten an, daß eine gerichtliche Autorisation Statt finden müsse, und daß selbst Stimmenmehrheit den Verkauf ohne dieselbe nicht beschließen könne [14]). Das französische Recht sanctionirt ausdrücklich die Vorschrift, daß wenn ein Mitrheder in Leistung seiner Verbindlichkeiten säumig ist, die übrigen (der Schiffer) unter gerichtlicher Autorität Geld für seine Rechnung aufnehmen können [15]). Ueber den dirigirenden Rheder hat das französische Recht keine directe Vorschrift, nicht einmal einen Namen für denselben; doch folgt, wenn der fondé de pouvoirs für den Director zu nehmen ist, aus einer Vorschrift für den Capitain, daß er Reparaturen, Ankäufe von Segeln, Tauwerk u. s. w. vornehmen, und Geld auf das Schiff aufnehmen, so wie dieses verfrachten könne [16]).

Holland. — Der freiwillige Verkauf eines Schiffes kann zu jeder Zeit geschehen, und überträgt das Eigenthum, auf welche Weise er vorgenommen seyn mag, doch muß darüber dann eine schriftliche Acte gefertigt und in die dazu bestimmten Register eingetragen werden. Der freywillige Verkauf läßt alle auf einem Schiffe haftenden Forderungen bestehen. Doch wird es angesehen, als ob die Gläubiger in die freye Uebertragung consentiren, wenn sie eine auf den Namen und für Rechnung und Gefahr des Käufers vorgenommene Reise geschehen lassen, ohne sich zu widersetzen. Nur schadet ihnen eine ohne ihr Wissen vorgenommene Reise nicht [17]). Bey gerichtlichen Verkäufen werden die auf dem

---

14) *Boulay-Paty* l. c. I. p. 348 sqq.

15) Code de comm. art. 233.

16) Art. 232. eod. Ich bin gar nicht geneigt unter dem fondé de pouvoirs in diesem Artikel mit Cropp a. a. O. S. 505. einen correspondirenden Rheder zu verstehen, sondern sehe darin, besonders auch, weil hier im Plural, fondés etc. geredet wird, überhaupt Bevollmächtigte. Auch *Boulay-Paty* l. c. II. p. 57. spricht davon daß in einem Orte „les proprietaires n'ont pas leur domicile ou des correspondans." Dann fällt natürlich die im Text gegebene Erklärung weg.

17) Niederländ. Handelsgesetzb. B. II. Tit. I. Art. 2 — 4.

Schiffe ruhenden Forderungen in der gesetzlichen Ordnung befriedigt, und also das Schiff frey. In Fall der Insolvenz des Eigners werden alle Forderungen die in Beziehung auf das Schiff entstanden sind, aus dessen Ertrag nach Berichtigung der privilegirten Forderungen befriedigt [18]). Aber bey jedem Verkaufe muß der Verkäufer dem Käufer eine schriftliche Aufgabe aller auf dem Schiffe haftenden Forderungen geben, und wird, wenn er eine davon wissentlich verschweigt, als unredlich handelnd angesehen [19]), Das Interesse mehrerer Rheder wird durch Stimmenmehrheit nach Parten geordnet. Der kleinste Beitrag eines Miteigners ist ein Part und jeder hat so viele Stimmen, als vielmal diese Summe in dem Betrage seines Antheils enthalten ist. Für alles, was in Gemäßheit eines Beschlusses der Rhederey vorgenommen wird, ist jeder Miteigner a rata seines Antheils persönlich verbunden. Liegt aber ein Schiff in einem Nothhafen, und wird eine Reparatur erforderlich, so kann die Minderzahl, wenn sie nicht in den Beschluß der Mehrheit willigen will, ihren Antheil an diese für einen, durch Taxation von Sachverständigen auszumittelnden, Preis abstehen, und ist diese gehalten, ihn zu solchem Preise anzunehmen. Auch der Verkauf des Schiffes kann durch Stimmenmehrheit beschlossen werden, jedoch nicht bevor das Schiff wenigstens eine Reise gemacht hat. Früher kann die Rhederey überhaupt nicht aufgelöst werden [20]). Die Eigner können einen buchführenden Rheder wählen, und zwar aus ihrer Mitte nach Stimmenmehrheit [21]); soll aber ein Fremder dazu gewählt werden, so müssen sämmtliche Eigner darin willigen. Der dirigirende Rheder, hier Buchhalter genannt, repräsentirt die Rhederey in und außer Gericht, soweit der Rhederbrief keine Beschränkungen enthält. Er ist befugt, den Schiffer anzustellen und zu entlassen; er verfügt über alles, was zur Unterhaltung des Schiffes, zu

---

18) So ist, wie ich glaube, der Art. 11. eod. zu verstehen.
19) Art. 12. eod.
20) Niederl. Handelsgesetzb. B. II. Tit. I. Art. 1 — 6.
21) Das folgt arg. e contrario aus Art. 7. eod.

dessen Ausrüstung und Verproviantirung, oder zum Beladen erforderlich ist. Dagegen muß er zur Unternehmung einer neuen Reise und zur Verfrachtung des Schiffes die Einwilligung der Mehrzahl haben; dasselbe ist erforderlich, wenn er Reparaturen veranstalten oder das Schiff treffende Kosten machen will, und zwar selbst dann, wenn allgemeine Ausdrücke in dem Rhederbriefe das Gegentheil zu enthalten scheinen. Um das Schiff versichern lassen zu dürfen aber, bedarf er des Consenses aller Rheder; wogegen er verpflichtet ist, Reparaturkosten die während der Reise gemacht sind, so wie die auf dieser Reise zu verdienende Fracht versichern zu lassen. Er ist seinen Mitrhedern rechnungspflichtig, und zwar nach Beendigung einer Reise jedem einzelen, in der Zwischenzeit aber, so oft die Mehrzahl es verlangt, wobey er verbunden ist, ihnen alles, was auf seine Verwaltung, die Verhältnisse des Schiffes und besonders die letzte Reise Bezug hat, vorzulegen. Doch verbindet die Anerkennung dieser Rechnung durch die Mehrzahl die Minderheit nicht. Jeder Mitrheder muß bei dem Aufmachen der Rechnung behülflich seyn, und ist in specie verpflichtet, die erforderlichen Einschüsse zu leisten. Durch alles was er befugter Weise vornimmt, verpflichtet der Director die Rhederey; doch ist er ihnen für alle Schäden, die durch seine Nachlässigkeit oder Unvorsichtigkeit entstehen, verantwortlich. Er haftet also für omnis culpa, und sein Antheil ist den übrigen Eignern speciell verhaftet [22]).

England. — Der Verkauf von Schiffen muß durch einen Kaufbrief oder sonst schriftlich geschehen. Geschieht der Verkauf in dem Hafen, in welchen sie gehören, so muß das certificate of registry in Gegenwart zweyer Zeugen an den Käufer indossirt werden, das Certificat selbst ist, seinem ganzen Inhalte nach, in dem Kaufbriefe aufzuführen. Von dem Indossamente muß der Behörde, die die Register ertheilt, Copie zugestellt werden, bey Strafe der Nullität, dann ist dieß auf dem Affidavit auf welches

---

[22]) Art. 7 — 21. eod.

das Certificat erlangt wurde, zu bemerken, in den Registerbüchern zu notiren, und den commissioners of the customs anzuzeigen [23]). Ist ein Schiff nicht in seinem Hafen, so muß gleichfalls ein schriftlicher Kaufcontract gemacht werden; von diesem ist gleichfalls Abschrift einzureichen und mit der Notirung auf dem Affidavit zu verfahren, so wie auch in den Registerbüchern ein Memorandum zu machen. Das Indossament auf dem Certificat soll dann innerhalb 10 Tagen nach Ankunft des Schiffes in dem Hafen, zu dem es gehört, gezeichnet und die Abschrift eingereicht werden, ebenfalls bey Strafe der Nullität [24]). Wohnen die Eigenthümer nicht im brittischen Gebiete, sondern sind sie als Mitglieder einer englischen Factorey, oder als Agenten oder Compagnons eines brittischen oder irischen Handlungshauses zum Besitze und zur Uebertragung des vollen Eigenthums in englischen Schiffen berechtigt, so ist ihnen zur Beobachtung der oben erwähnten Formalitäten eine sechsmonatliche Frist vergönnt. Die Indossirung des Registers, und was darauf folgt, geschieht dann, wenn das Schiff in einem Hafen von Großbrittanien oder Irland anwesend ist, innerhalb 10 Tagen, nachdem der Eigner dort angekommen ist, oder, wenn bei seiner Ankunft das Schiff nicht anwesend ist, innerhalb 10 Tagen von dessen Ankunft an gerechnet [25]). Der Schiffer muß, wenn ein Schiff in See verkauft ist, sobald er dieß erfährt, directe nach dem Löschplatze, und von da nach dem Hafen zu welchem das Schiff gehört, oder wenigstens nach einem Hafen wo es registrirt werden kann, segeln. Er kann dann von dem Löschplatze oder in jedem Hafen, der direct in dem vorgeschriebenen Wege liegt, jede Ladung nach dem Hafen wo er registriren läßt, mitnehmen. Dasselbe Recht gilt, wenn ein Schiff verkauft wird, während es sich in einem Hafen befindet, oder auf den Fischfang fährt. Eine Versäumniß in Beobachtung dieser Vor-

---

[23]) Stat. 26. Geo. III. c. 60. §. 17. stat. 34. Geo. III. c. 68. §. 14. stat. 42. Geo. III. c. 61. §. 17.

[24]) Stat. 34. Geo. III. c. 68. §. 16. stat. 42. Geo. III. c. 61. §. 18.

[25]) Stat. 34. Geo. III. c. 68. §. 17.

schriften zieht die Folge nach sich, daß das Schiff als ein fremdes angesehen wird, wenn nicht Gründe zur Restitution vorhanden sind; doch muß, damit diese eintreten können, das Schiff wenigstens in einem Jahre, und wenn es auf einer Reise nach Osten von dem Vorgebirge der guten Hoffnung, oder nach Westen vom Cap Horn sich befand, in zwey Jahren nach seinem Hafen, oder wenigstens nach einem Hafen, wo es registrirt werden kann, zurückkehren. Das Schiff kann dann von neuem registrirt aber nur werden, wenn ein Kaufbrief gehörig producirt werden kann, es wäre denn, daß vorkommenden Umständen nach, die Commissioners of the customs oder Gouverneurs der Besitzungen ein Register gestatten wollen, was aber auf jeden Fall nur geschehen kann, wenn alles übrige gehörig observirt ist. Auch wenn ein Miteigner sein Part verkauft, können die übrigen ein neues Register erlangen [26]). Zu bemerken ist, daß, Entscheidungen zufolge, ein Fehler in der Beobachtung der gesetzlichen Vorschriften nur dann die Wirkung hat, die Uebertragung ungültig zu machen, wenn er von den Partheien ausging; daß diesen dagegen ein Versehen der Beamten nicht präjudicirt [27]). Ob das Eigenthum eines Schiffes erst durch Beobachtung dieser Formalitäten, oder früher schon übergehe, scheint kaum als ganz ausgemacht zu betrachten [28]); doch ist es entschieden, daß die Frage nach der Beobachtung der Vorschriften der registry acts durchaus streng genommen werden müsse, ohne „equitable claims“ zuzulassen [29]),

---

26) §. 20. 21. 22. statuti cit.

27) So entschieden in Underwood c. Miller, *Taunt* reports III. 187. und in Rolleston c. Smith, Term reports IV. 161.

28) Der court of Kings bench entschied in Moss c. Charnock (East Kings bench reports II. 400.) daß das Eigenthum nicht früher übergehe. Damit stimmte überein Lord Ellenborough in Palmer c. Moxon (*Maule* and *Selwyn* reports II. 43.) Anderer Meinung war der Lord Canzler in Maester c. Gillespie (*Vesey jr.* reports XI. 637), Wood in Hubbard c. Johnstone (*Taunt* rep. III. 207).

29) So der Lord Canzler in Rolleston c. Hibbert (Term rep. III. 400) und Sir Will. Scott in dem Falle des New Draper (Robin-

was wir so ausdrücken würden, sie ist stricti juris. Singulair ist es auch, daß, während ein Register nicht hinreicht, um das Eigenthum Jemandes zu beweisen [30]), ja nicht einmal in privatrechtlicher Beziehung die englische Erbauung zu documentiren [31]), man es als den Beweis gegen die Behauptung des Eigenthums gelten läßt [32]). Der wirkliche Besitz des Schiffes ist zur Eigenthumserwerbung zwar nicht nöthig, aber nach den Principien des englischen Concursrechtes überall erforderlich, wo man nicht durch die Insolvenz des Verkäufers, wenn dieser im Besitz bleibt, leiden will [33]). Rheder stehen zu einander in dem Verhältnisse von Miteigenthümern (tenants in common), nicht in dem von Sammteigenthümern (joint tenants), weshalb also kein jus accrescendi statt findet, auch die Miteigner kein dingliches Recht an dem Antheil eines andern haben [34]). Soll das Schiff zur See geschickt werden, so gilt, wenn die Miteigner nicht einerley Meinung sind, Stimmenmehrheit; doch muß die Mehrzahl den übrigen eine Sicherheit geben, daß sie das Schiff sicher zurückliefern oder den Werth ihres Antheils bezahlen wollen [35]). Das Princip hinsichtlich der Frage, wie weit die Rechte des dirigirenden

---

son Admirality rep. IV. 291) und in dem der sisters (idem V. 155) Uebrigens *Abbot* treatise p. 77. und Holt navigation laws I. p. 296 sqq.

30) So in Frazer c. Hopkins (*Taunt* rep. II. 5) und durch den court of Kings bench in Tinkler c. Walpole (East. rep. XIV. 226.) und in anderer Beziehung in Pirie c. Anderson (Taunt IV. 652.)

31) So in Reusse c. Meyers (Campbells rep. III. 240.)

32) Was in Camden c. Anderson (T. R. V. 709.) geschehen ist.

33) Warnende Beyspiele Mair c. Glennie (*Maule & Selwyn* rep. IV. 240.) Robinson c. Macdonell und Hay c. Fairburn. Letztere beyde citirt nach *Holt* system I. 342.

34) Lord Hardwicke entschied noch entgegengesetzt in Doddington c. Hallet (*Vesey* I. 497.) Dagegen erklärte sich schon *Abbot* on shipping p. 99. und unter Beziehung auf diesen und ausdrücklicher Verwerfung des in jenem Fall enthaltenen Principes entschied Lord Eldon in exparte Young (Vesey and Beams rep. II. 242.) wie im Texte angegeben.

35) Ouston c. Hebden.

Rheders, (managing owner, auch wohl husband) gehen, scheint noch sehr wenig festgestellt. Entschieden ist, daß er befugt ist, alles auszurichten, was für das Schiff als ganzes nothwendig ist; weshalb er z. B. nicht dasselbe versichern darf [36]); Klagen anstellen, und belangt werden können Rheder nur gemeinschaftlich; doch scheint es dabey festes Princip zu seyn, daß wo dieß nicht geschehen wäre, die Gerichte dieß nicht von Amtswegen rügen, sondern es muß von der betreffenden Parthei als Einrede (plea of abatement) geltend gemacht werden; sonst wird, wo die Rhederey Schuldner ist, der Beklagte in die ganze Schuld verurtheilt, und muß sich nachher an seinen Mitrhedern erholen, so wie wo die Rhederey Gläubiger ist, der Beklagte späterhin nochmals bezahlen zu müssen riskirt [37]).

Nordamerika. — In America gilt noch größtentheils das englische Recht in dieser Materie. Hier dürften daher nur folgende Modificationen und resp. nähere Bestimmungen anzuführen seyn; Ueber jeden Verkauf eines Schiffes muß ein Kaufbrief errichtet werden, in welchem das Register in extenso enthalten ist [38]). Doch macht der Mangel dieses letzteren Erfordernisses nicht gerade den Contract ungültig, sondern nimmt nur dem Schiffe die Rechte des national-americanischen Schiffes [39]), und das Recht auf ein neues Register [40]). Nach dem Verkaufe muß das Schiff neu registrirt werden, und zwar unter seinem

---

36) Lord Ellenborough in Bell c. Humphries „Managing owners have a right to order every thing to be done, which is necessary for the ship, but a share in a ship is the distinct property of each individual part owner.“ Auch Hooper c. Lusby, (*Campbell* rep. IV. 66.

37) So der court of common pleas in Powell c. Layton (New rep. II. 365.) Sedgeworth c. Overend (Term reports VII. 279.), der Lord Canzler Eldon in ex parte Christie (Vesey. Rep. X. 105.) Der court of Kings bench hat ein entgegengesetztes Princip geltend gemacht in Govett c. Radnidge (East rep. III. 52.)

38) Act of congress 31. Dec. 1792. (U. S. L. II. p. 131.) sect. 31.

39) Abbot by *Story* p. 58. note.

40) Act of 1792 sect. 14.

bisherigen Namen, nud das frühere Register-Certificat muß dem collector, der das neue ertheilt, ausgeliefert werden [41]). Geschieht der Verkauf außer Landes an einen amerikanischen Bürger, so behält das Schiff alle Rechte eines Registerschiffes unter der Bedingung, daß alles, was die Gesetze für die Registrirung vorschreiben, erfüllt, und ein neues Register innerhalb dreyer Tage, nachdem der Schiffer oder Commandeur in einem americanischen Hafen seine Angaben beym Zoll gemacht haben muß, angeschafft wird [42]). Aufgebrachtes neutrales Eigenthum kann nicht gültig verkauft werden, und der Verkauf überträgt kein Eigenthum, wenn es nicht durch ein competentes Gericht condemnirt worden ist [43]); wobey es aber angenommenes Princip ist, daß, von Verträgen abstrahirt, kein neutrales Land das Recht hat, Prisengerichtsbarkeit auszuüben [44]). Was das Recht der Rheder unter einander betrifft, so scheint [45]) es Princip zu seyn, daß Stimmenmehrheit, wenigstens, so weit die Benutzung des Schiffes in Frage steht, die Minorität verpflichte, so wie es auch entschieden ist, daß Mitrheder sämmtlich für Lieferungen, die dem Schiffe geschehen und dem Schiffe unter dessen Namen zur Last gebracht sind, aufkommen müssen [46]). Im übrigen fehlt es hier an Gesetzen und Entscheidungen, man muß sich daher an das allgemeine Recht halten, und dieses nach Maaßgabe des englischen, interpretiren.

Brasilien. — Für Brasilien läßt sich aus Gesetzen hier nur der eine Grundsatz aufstellen, daß der Verkauf eines

---

41) S. auch Act 2. March 1799. sect 30.

42) Act of congress 2. March 1803. ch. 71. (U. S. L. VI. p. 225.) sect. 3.

43) Entschieden in Rose c. Himely, Hudson c. Guestier, Wheelwrigt c. de Peyster conf. *Story* l. c. p. 15. sq.

44) Wheelright c. de Peyster und Glass c. the sloop Betsey. *Story* l. c. p. 17. Doch ist das Princip zweifelhaft.

45) Nach der Meinung des Richters in dem District-court of Pensylvania in Willings c. Blight conf. *Story* l. c. p. 111.

46) Scottin c. Stanley, *Story* l. c. p. 112.

aufgebrachten Schiffes gültig nur Statt finden könne, nachdem dasselbe von einem competenten Gerichte (dem obersten Kriegsconseil) condemnirt und für gute Prise erklärt worden [47]). Doch kann diese Condemnation in fremden Häfen durch den brasil. Consul unter Zuziehung von 4 Schiedsrichtern, deren jede Parthey zwey ernennt, geschehen [48]). Auch ist der Verkauf vor eingetretener Rechtskraft nicht ungültig, sondern begründet nur Ansprüche des vorigen Eigenthümers auf Schadenersatz, falls das erste condemnirende Urtheil in höchster Instanz geändert wird. Dafür wird vor dem Verkaufe Caution geleistet [49]).

Oesterreich. — Es finden sich hier keine Bestimmungen über die Verhältnisse der Rheder unter einander. Nur hinsichtlich des Verkaufes der Schiffe ist zu bemerken, daß dieser nicht im Auslande geschehen soll, und daß, wenn er aus Noth geschieht, das Patent sogleich zurückgeliefert werden muß [50]).

Rußland. — Wenn mehrere gemeinschaftlich ein Schiff bauen oder kaufen, so sollen sie darüber einen schriftlichen Contract errichten, der enthält, wie viel jeder Mitrheder einschießt, und wie der Gewinn oder Verlust vertheilt werden soll, und der von dem Makler in sein Buch eingetragen wird [51]). Die gemeinschaftlichen Rheder müssen aus ihrer Mitte einen dirigirenden Rheder wählen, dessen Hauptpflichten darin bestehen, dafür zu sorgen, daß das Schiff nicht unbenutzt bleibe, dem Schiffer hinsichtlich seiner Verwaltung und Ausgaben die nöthigen Vorschriften zu ertheilen, mit ihm während der Reise zu correspondiren, ihn mit den erforderlichen Fonds und Creditbriefen zu versehen, und für die Verfrachtung des Schiffes zu sorgen, wenn es außer Landes ist. Er

---

47) Alvará de regimento dos corsarios contra propriedades e pavilhao portuguez de 30. Dec. de 1822. cap. II. Art. 1. Decreto imper. de 30. de Dec. 1822.

48) Alvará de 30. Dec. de 1822. l. c. art. 3.

49) Art. 4. eod.

50) Gli oblighi speciali delli proprietarj di bastimenti etc. art 6.

51) Ruß. Ordnung der Handelsschiffahrt. Hptst. VIII. Art. 154 — 157. Hptst. IX. Art. 178.

rechnet ferner mit dem Schiffer ab, und ist auch seinen Mitrhedern rechnungspflichtig [52]). Der Schiffer wird von den sämmtlichen Rhedern gewählt, denen auch das Recht zusteht ihn abzusetzen, so bald er sich nicht der Ordnung gemäß benimmt [53]). Wird ein Schiff auf gemeinschaftliche Einwilligung auseinander genommen, verunglückt es, oder wird es unbrauchbar, oder vom Feinde genommen, so steht es jedem Rheder frey, aus der Gemeinschaft auszutreten. Merkwürdig ist dabey die Vorschrift, daß, wenn sonst ein Mitrheder in dem Falle, da ein Schiff reparirt werden soll, austreten will, die übrigen ihm nur den vierten Theil seines eingeschossenen Geldes herauszugeben brauchen, wodurch er für alle Ansprüche abgefunden seyn soll [54]). Kein Mitrheder kann sein Schiffpart ohne Einwilligung der übrigen verkaufen. Doch müssen diese, wenn sie den Verkauf nicht genehmigen wollen, dieses Part selbst kaufen, und zwar nach einer billigen Schätzung [55]).

Schweden. — Die gemeinschaftichen Rheder eines Schiffes müssen die zum Bau, zur Ausrüstung oder Reparatur eines Schiffes erforderlichen Gelder unweigerlich einschießen. Ist einer hierin säumig, so können die übrigen, oder der Schiffer seinen Antheil selbst herschießen oder von einem Dritten aufnehmen. Dann erhalten sie 1 pro Cent per Monat und haben ein stillschweigendes Pfandrecht an dem Schiffspart des säumigen [56]). In den Berathungen der Rheder entscheidet Stimmenmehrheit unbedingt, und muß derjenige, der bey derselben nicht erscheint, sich den Beschluß der Anwesenden gefallen lassen; und zwar auch, wo es sich um die Rechnungsablage des Schiffers, die in einer Versammlung der Rheder geschieht, handelt. Auch die Ein- und Absetzung des Schiffers wird durch Stimmenmehrheit beschlossen, nur muß ihm, wenn er Mitrheder ist, sein Part zu dem höchsten

---

52) Ordn. d. Handelsschiffahrt Hptst. VIII. Art. 161. 162.
53) Ebendas. Art. 165. 167.
54) Art. 158. 159. eod.
55) Kaiserl. Russ. Ordn. Hptst. VIII. Art. 160.
56) *Swensk* sioelag. Redare-balk. cap. 2.

Preise, zu welchem es taxirt wird, bezahlt werden [57]). Wenn sonst ein Miteigner sein Part verkaufen will, steht den übrigen ein Vorkaufsrecht daran zu, sobald sie nur bezahlen wollen, was ein Dritter geboten hat. Wird es ihnen nicht angeboten, so können sie es innerhalb 24 Stunden, nachdem ihnen der Verkauf bekannt geworden ist, wieder einlösen, und zwar, wo es zu einem übermäßigen Preise verkauft wäre, nach einer unpartheiischen Schätzung. Das Vorkaufsrecht fällt aber weg, wenn das Schiffspart auf dem Wege gerichtlicher Execution öffentlich verkauft wird [58]).

Dännemark. — In Dännemark wird über die Vereinigung mehrerer zu einer Rhederey ein schriftlicher Contract, Rhederbrief, gefertigt [59]). Auch hier geht zwar im Zweifel, der Wille der Mehrheit vor, doch darf dieselbe das Schiff nicht unbenutzt lassen, vielmehr kann, wo dies beschlossen würde, die Minorität das Schiff zu einem Preise einsetzen, und dazu kaufen. Der Preis muß aber innerhalb sechs Wochen bezahlt seyn. Können sie über den Preis sich nicht einigen, so kann die Mehrheit das Schiff auf Aller Gefahr aussenden; in welchem Falle aber diejenigen, die mit der Ausrhedung nichts zu thun haben wollten, an dem Vortheil, der durch dieselbe erlangt wird, keinen Antheil haben sollen [60]). Will einer der Mitrheder sein Part verkaufen, so muß er es vorher den übrigen anbieten, welche es zu dem Preise, der ihm dafür geboten ist, zunächst kaufen können, wenn sie wollen. Unterließ jener dies, so steht nun diesen das Recht zu, das verkaufte Part, und zwar nach einer Taxation, einzulösen [61]). Um den Schiffer absetzen zu können, müssen alle Rheder darüber einig seyn; im Fall der Uneinigkeit entscheidet das Gericht, ob

57) Cap. 3. i f. 4. 9. eod.

58) Cap. 5. eod..

59) Reglem. ang. Algieriske söepassen 1. May 1747. §. 3. Reglem. 30. Jul. 1756.

60) Gesetzb. Christians V. B. IV. Cap. I. Art 35.

61) Ebendas. B. IV. Cap. II. Art. 14.

eine Ursache zur Absetzung vorhanden sey, oder nicht. Ist aber der Schiffer selbst Miteigner, so kann er nicht abgesetzt werden, ohne daß ihm sein Part nach einer unpartheiischen Schätzung bezahlt wird [62]). Uebrigens ist zum Beweise des Eigenthums auch in Dännemark ein Kaufbrief unumgänglich nothwendig [63]). Eine ältere Verordnung verbot auch hier den Verkauf in Dännemark gebauter Schiffe an Ausländer, vor Ablauf von vollen 10 Jahren [64]).

Preußen. — Mitrheder werden im Ganzen nach den Grundsätzen, die von der auf einzele Geschäfte gerichteten Societät gelten, beurtheilt, der unter ihnen geschlossene Rhedereycontract giebt daher die nächste Norm zur Beurtheilung ihrer Verhältnisse ab [65]). Ist darüber nichts verabredet, so wird Verlust und Gewinn über die Schiffsparten vertheilt [66]). Bey den Berathungen der Rheder entscheidet die Stimmenmehrheit nach Schiffsparten. Dieser muß sich daher die Minorität unterwerfen oder aus der Gemeinschaft austreten [67]). Eine Ausbesserung des Schiffes kann aber auch die Minorität beschließen, sobald der Schiffer und ein geschworner Schiffsbaumeister sie nothwendig finden, wobey aber der Majorität das Recht zusteht, auf den öffentlichen Verkauf des Schiffes zu dringen [68]). Während der Reise kann keiner der Rheder aus der Societät austreten. Entsteht über das Vermögen eines Miteigners während einer Reise Concurs, so müssen sich die übrigen mit seiner Masse auseinander setzen, was auch mit ihm selbst geschehen muß, wenn derselbe einseitig aus der Societät ausgestoßen wird, was geschehen kann, wenn er sich weigert, seine Verbindlichkeiten zu erfüllen, oder betrüglich gegen die Gesellschaft

---

62) Dasselbe a. a. O. Art. 5.

63) Kaperreglem. 20. März 1810. Art. 10.

64) Forordn. om skibs afhændelse 2. Jun. 1671.

65) Preuß. Landr. Thl. II. Tit. VIII. §. 1426. coll. Thl. I. Tit. XVII. §. 186 ff.

66) Preuß. Landr. II. VIII. §. 1427.

67) Dasselbe I. XVII. §. 12 ff. coll. II. VIII. §. 1428.

68) Preuß. Landr. II. VIII. §. 1429. 1430.

gehandelt hat, wenn er als Verbrecher bestraft oder pro prodigo erklärt ist [69]). Ist das Gegentheil nicht in dem Contracte bedungen, so kann jeder am Ende der Reise den öffentlichen Verkauf des Schiffes verlangen; wer aber blos sein Part verkaufen will, muß dieses den übrigen, oder, wo ein solcher existirt, dem dirigirenden Rheder anzeigen. Diese haben dann ein Vorkaufsrecht, müssen sich aber innerhalb dreyer Tage erklären, ob sie es ausüben wollen oder nicht, widrigenfalls verlieren sie dasselbe. Ist ihnen aber die Anzeige nicht geschehen, so können sie während vier Wochen das Rückforderungsrecht ausüben [70]). Man sollte nun denken, das die gesammte Rhederey als solche in den Kauf eintrete, aber nein, das Preußische Recht stellt den seltsamen Satz auf, daß wer von den Mitrhedern sich zuerst bey dem competenten Gerichte melde, den Vorzug vor den übrigen habe, daß unter mehreren, die sich zugleich melden, der Verkäufer wähle, und wenn dieser sich nicht erklären will, das Loos entscheide [71]). Der Verkauf des Schiffes wird nach den allgemeinen Grundsätzen von dem Verkaufe beurtheilt; im Zweifel genügt zur Perfection desselben die Vollziehung des Contractes. Es ist dabey aber über alles dazu gehörende ein Inventarium zu fertigen, welches Käufer und Verkäufer unterschreiben; wo dieß unterlassen ist, da gehören diejenigen Stücke zu dem Zubehör des Schiffes, die gesetzlich dafür erklärt sind (oben §. 370), oder die der Contract ausdrücklich benennt [72]). Der Verkäufer eines Frachtschiffes muß dasselbe auf allen Häfen und Strömen frey liefern [73]); wonach also die auf demselben haftenden Lasten bestehen bleiben [74]). Wird ein Schiff verkauft, während es auf

---

69) Dasselbe I. XVII. §. 273 ff. II. VIII. §. 1435. 1436.

70) Preuß. Landr. I. XX. §. 568 ff. II. VIII. §. 1437 — 1439.

71) Preuß. Landr. Thl. I. Tit. XVII. §. 62. Thl. I. Tit. XX. §. 592. 593. Thl. II. Tit. VIII. §. 1441.

72) Dass. II. VIII. §. 1395 — 1401.

73) Preuß. Landr. II. VIII. §. 1402.

74) Dass. Thl. I. Tit. V. §. 333 ff. Thl. I. Tit. XI. §. 184.

der Reise ist, so gehört, wo nicht ein andres bedungen ist, die Fracht für diese Reise noch dem Verkäufer [75]).

§. 379. Hamburger Recht.

In Hamburg existiren nur sehr wenige Vorschriften über das Verhältniß der Rhederey. Man muß daher im Ganzen auf das gemeine Recht und auf die Praxis recurriren. Als ausgemacht ist es zu betrachten, daß sowohl Schiffe im ganzen wie auch einzele Schiffsparten verkauft werden können. Nur ist bey dem freiwilligen Verkaufe zu bemerken, daß er, sofern von dem Verkauf an Dritte die Rede ist, selbst nicht durch die Mehrheit der Stimmen beschlossen werden kann. Vielmehr ist die desfallsige Bestimmung des Consulates hier ausdrücklich sanctionirt, nach der, wenn ein Miteigner sich von den übrigen trennen will, dieser das Schiff *setzen* und die andren *kiesen* sollen. Es muß also, und darin liegt zugleich ein Vorkaufsrecht der übrigen Eigner, derjenige, der gesonnen ist, auszutreten, das Schiff zu einem bestimmten Preise anschlagen, und dabey bestimmen, wann er sich von den übrigen zu trennen gesonnen sey. Dann haben die übrigen sich innerhalb 14 Tagen zu erklären, ob sie es zu dem angesetzten Preise behalten, oder dem Austretenden dazu lassen wollen [1]). Es versteht sich, daß diese Vorschrift nur als Ausweg gilt, wenn keine Vereinbarung möglich ist. Doch liegt darin die Vorschrift, daß die Mehrzahl in *dieser* Hinsicht nicht entscheide, unbedingt [2]). Dann sind die Kiesenden unbedingt verpflichtet, denjenigen Weg, für welchen sie sich entschieden haben, zu befolgen; also entweder dem Scheidenden seinen Antheil, nach Maaßgabe des Einsatzes auszuzahlen, oder aber gegen Bezahlung des ihrigen zurückzutreten. Geschieht dieser Verkauf öffentlich, so muß er durch den angestellten Auctionarius geschehen (Bd. I. S. 122). Bey dem freiwilligen Verkaufe muß der Verkäufer, den Verordnungen des ge-

---

[75]) *Preuß.* Landr. II. VIII. §. 1401.

[1]) Art. 1. Tit. 13. Thl. II. Stat.

[2]) Das Lübische Recht Art. 6. Tit. 4. Thl. VI. setzt dieß ausdrücklich hinzu.

meinen Rechtes gemäß, die Eviction präſtiren. Der Käufer verlangt daher, ſofern nicht Uebereinkunft entgegenſteht, daß ihm das gekaufte Schiff auf allen Häfen und Strömen frey geliefert werde. Für die Form des freiwilligen Verkaufes exiſtiren keine Vorſchriften, da die Verordnung des alten Stadtrechtes, nach der Schiffe vor dem Rathe verlaſſen werden ſollen [3]), obſolet iſt. Auch kann es keinen Unterſchied in den Rechten und Verbindlichkeiten der Partheien machen, ob der Verkauf ein öffentlicher iſt, oder unter der Hand geſchieht. Der gezwungene Verkauf geſchieht, wenn nicht etwa der proſequirende Gläubiger im Beſitz iſt, wie der Zimmermann, der es auf ſeinem Helling hat, in Folge eines Arreſtes, für den die Form die iſt, daß der Hafenmeiſter das Schiff in die Kette legt, nachdem ihm deshalb der gerichtliche Befehl zugekommen iſt. Es wird eine kleine Kette um den Maſt gelegt, zum Zeichen daß das Schiff nicht abſegeln darf. Princip iſt es in Hamburg, daß ein Schiff nicht in die Kette gelegt werden kann, ſobald es in Ladung liegt. Der Verkauf kann dann erſt nach erfolgtem rechtskräftigen Urtheile Statt haben, und geſchieht im Niedergerichte. Der freiwillige Verkauf tilgt keine auf dem Schiffe haftenden Anſprüche; dagegen erlöſchen bei dem gezwungenen Verkaufe alle Forderungen, die minder privilegirt ſind, als diejenige wegen deren er verfügt wurde. Gleiche oder beſſere Rechte kann er nicht tilgen. Bey abſolut dinglichen Rechten, deren vorzüglichſtes Recht klar iſt, z. B. bey der Bodmerey von der letzten Reiſe, würde es keiner Förmlichkeiten deshalb bedürfen. In andern Fällen hat der Verkäufer die auf dem Schiffe haftenden Forderungen anzugeben. Bey alle dem aber iſt kein Grund vorhanden, von den Grundſätzen des gemeinen Rechtes abzuweichen, man muß alſo behaupten, daß, ſofern nicht der Verkäufer ſich ausdrücklich dazu verbindlich macht, er keine Eviction zu präſtiren habe, während er, nach dem obigen, bei dem freiwilligen Verkaufe dazu verpflichtet iſt.

---

3) Stat. 1497. H. Art. 8.

Unter den Rhedern gilt auch in Hamburg der Beschluß der Mehrheit nach Parten. Doch verpflichtet dieser die Minderzahl nicht, sobald er gegen deren Willen dahin geht, das Schiff unbenutzt liegen zu lassen [4]). Nur muß man diese Bestimmung dahin beschränken, daß die Mehrzahl keine Gründe haben darf, das Schiff zurückzuhalten. Die Worte „und es dem anderen müde machen," die nach den älteren Statuten [5]), aus denen dieser Artikel wörtlich in das Stadtbuch übergegangen ist, erklärt werden müssen, weisen geradezu darauf hin, daß von einem mutwilligen, zwecklosen Liegenlassen die Rede ist, und in diesem Falle soll man, des Beschlusses der Mehrzahl ungeachtet, das Schiff zu Wasser weisen. Auch in Hamburg ist es Regel, daß einer unter den Rhedern zum Director ernannt wird, allein es fehlt in den Gesetzen durchaus an Vorschriften über seine Gewalt; es ist daher auf das oben (§. 377.) gesagte zu verweisen. Nur das läßt sich behaupten, daß er ohne Consens der übrigen nicht befugt ist, Lieferungen an das Schiff zu übernehmen [6]).

---

4) Art. 2. Tit. 13. Thl. II. Stat.

5) Stat. 1270. Art. 24. Stat. 1292. Tit. van schiprechte Art. 24. Stat. 1497. Tit. P. Art. 2. hier lauten, in allen dreyen gleich lautend, die Worte „und den anderen uth droten." Das heißt entweder, dem anderen zum Verdruß, oder das uth droten ist ein Zeitwort, dann bedeutet es „den andern das Schiff durch Chicane leid machen." In diesem letzteren Sinne scheint das Statut 1603 es verstanden zu haben. Wenn also z. B. in Kriegszeiten die Mehrzahl das Schiff nicht riskiren will, wenn es sich um eine in Frage stehende specielle Befrachtung und deren Annahme handelt u. dgl. so kommt der Artikel nicht zur Anwendung, und die Mehrheit entscheidet auch hierüber,

6) Art. 4. Tit. XIII. Thl. II. Stat. Nach einem Mandate von 1702, welches öfter, zuletzt unterm 13. Januar 1736, renovirt worden, muß aller Schiffsproviant bey Hamburger Bürgern und Einwohnern gekauft werden.

Vierter Abschnitt.

Von dem Verhältniß zwischen den Rhedern und dem Schiffer.

§. 380. Von dem Schiffer überhaupt [1]).

In den vorigen Abschnitten ist die Rede gewesen von der Rhederey in ihrer Beziehung zu dem Schiffe und zu einander. Da aber der Eigenthümer eines Schiffes selten im Stande ist, dasselbe selbst zu führen, so tritt eine andere Beziehung für ihn ein, nämlich die zu demjenigen, den er mit der Führung des Schiffes beauftragt, und da dieser ebenfalls dazu allein nicht im Stande ist, zu denjenigen, deren er sich als Hülfspersonen bedient, d. h. also zu dem Schiffer und Schiffsvolke. Um aber diese Verhältnisse gehörig würdigen zu können, ist erforderlich, daß man das Verhältniß des Schiffers zu dem Schiffe und den Schiffseignern von dem des Schiffsvolks absondere.

Schiffer, Commandeur, Schiffscapitain, bey Grönlandfahrern auch wohl Commodore, engl. master, franz. patron, capitaine oder maitre de navire, spanisch capitan oder maestre de navio, ital. il padrone [2]) ꝛc. kann im Grunde, von

---

[1]) *Stypmann* jus marit. cap. 5. Heineccii fasciculus p. 320. *Roccus* de navib. et naulo a. m. D. *Loccenius* l. c. L. III. c. 7. *van Hall* de magistro navis. Amstelod. 1822. I. p. 58. sq.

[2]) Nach *Targa* ponderazione cap. XII. n. 43. ist ein padrone derjenige der ein kleines Schiff commandirt, und nur der Schiffer eines größeren heißt Capitain.

politischen Gründen abgesehen, ein jeder seyn. Bey den Römern war es häufig ein Sclave, und selbst ein Minderjähriger konnte als Setzschiffer, magister navis, angestellt seyn [3]). Jetzt ist er aus einem anderen Gesichtspuncte zu betrachten. Das Geschäft des Seeschiffers ist jetzt ein solches, welches nicht nur gewisse persönliche Eigenschaften voraussetzt, sondern auch manche technische Kenntnisse erfordert. Diese müssen sich in demjenigen vereinigen, der als Schiffer angestellt werden soll.

1) Was die persönlichen Eigenschaften betrifft, so verlangt man jetzt am häufigsten nur, daß der Capitain das Bürgerrecht des Staates von welchem aus er fährt, erworben habe. Dabey ist dann für gewöhnliche Fälle eben nichts zu erinnern. Aber in Kriegszeiten kommt die Frage nach dem Nationalcharacter eines Schiffers gar sehr in Betracht. Die Rücksichten, die hier zu nehmen sind, sind so fein, daß sie die höchste Aufmerksamkeit erfordern. Der bloße Erwerb des Bürgerrechtes genügt hier keineswegs um Jemanden den Character der Nationalität aufzudrücken, da die Erfahrung nicht selten gemacht ist, daß dieses häufig gerade nur erworben wird, um einen Zweck dadurch zu erreichen, und da man in den Prisengerichten es weiß, daß Schiffer oft in mehreren Plätzen Bürger werden. Wer daher in Kriegszeiten sicher seyn will, daß seinem Schiffer der Character eines neutralen in den Prisengerichten beygelegt werde, der hat besonders darauf zu sehen, daß er einen solchen wähle, der nicht bloß durch seinen Bürgerbrief, sondern auch durch ein schon vorher bestandenes fixirtes Domicil diesen Character erworben habe, und sich darüber ausweisen könne [4]). Selbst die Erwerbung des Bürgerrechtes sollte wenigstens vor Anfang des Krieges geschehen seyn, wenn man ganz sicher gehen will. Außerdem kann man für das allge-

---

3) Vergl. u. a. **L. 1. § 4. de exercitor. act. (14. 1.)**

4) In Frankreich, Spanien und den nordischen Ländern legt man dabey auf den Bürgerbrief mehr Gewicht; in England fehlt es nicht an Beyspielen, daß Bürgerbriefe ganz unbeachtet geblieben sind.

meine Recht von einem Schiffer keine anderen Eigenschaften fordern, als die jeder besitzen muß, der contrahiren können soll. Rechtlichkeit u. dgl. sind Eigenschaften, die man von jedem Menschen fordert.

2) Was die Fähigkeiten des Schiffers betrifft, so schreibt das Hanseatische Seerecht vor, daß er des Compasses, der See und Fahrwasser kundig seyn, ein Schiff zu führen und zu laden verstehen und das Volk anzuführen und zu regieren wissen soll [5]). Darin ist in der That alles ausgesprochen, wenigstens alles, was jene Zeit forderte. Heutigen Tages verlangt man wohl einige astronomische Kenntnisse; obgleich die tägliche Erfahrung lehrt, daß die Schiffer es darin selten weit bringen, sondern in der Regel nicht mehr davon verstehen, als was sie aus der Erfahrung lernen. Häufig sind Navigationsschulen errichtet, in denen die mathematischen, astronomischen und geographischen Vorkenntnisse gelehrt werden; womit dann die Schiffahrtskunde, unter dem Namen der Steuermannskunst verbunden wird. Dieser Unterricht ist jedoch rein theoretisch, und man wird es daher selten finden, daß ein Schiffer als solcher angestellt worden wäre, der nicht als Matrose und als Steuermann einige Reisen gemacht hat. Gesetzliche Vorschriften fehlen darüber; allein der Gebrauch hat bey diesem, wie bey anderen Geschäften, eine gewisse Stufenfolge eingeführt, die, seltne Fälle ausgenommen, doch so ziemlich beobachtet zu werden pflegt [6]); besonders, da die Rheder außer dem allgemeinen Interesse, seit der Entstehung des Assecuranzwesens noch ein besonderes haben, auf die Wahl des Schiffers die größte Aufmerksamkeit zu wenden.

Der Schiffer wird von der Rhederey gewählt und angestellt. Diese hat gleichfalls das Recht ihn zu entlassen. Bey der An-

---

5) Hanseat. Seerecht Tit. III. Art. 1. — Vergl. *van Hall* l. c. p. 60.

6) Hauptstufen auf Kauffahrteischiffen sind etwa: Kajütenwächter — Klein- (Leicht-) Matrose, — Matrose, unter diesen der Koch und Zimmermann, — Bootsmann, — Steuermann, — Capitain.

stellung des Schiffers fragen sie zunächst ihr eignes Interesse um Rath, und Stimmenmehrheit nach Parten entscheidet über die Wahl. Nur das ist ihnen besonders zur Pflicht gemacht, daß sie keinem anderen einen Schiffer abspenstig machen, wie überhaupt kein Schiffseigner einen Schiffer anstellen darf, wenn dieser nicht von seinen früheren Rhedern mit gutem Zeugniß entlassen ist; besonders auch muß er von diesen mit ihrem Willen geschieden seyn [7]). Hinsichtlich der Entlassung ist zu bemerken: Wo die Anstellung und Verabschiedung des Schiffers nicht ausdrücklich dem dirigirenden Rheder überlassen ist, da entscheidet unbedingt die Stimmenmehrheit darüber. Ist ein Schiffer für eine Reise oder auf eine bestimmte Zeit angestellt, so kann er nach Beendigung der Reise, oder nach Ablauf solcher Zeit entlassen werden. Ist ihm überhaupt die Verwaltung eines Schiffes übertragen, so steht, wenn nicht etwa eine Kündigung ausbedungen ist, den Rhedern zu jeder Zeit das Recht zu, ihn zu entlassen, jedoch nicht anders, als so, daß er das Schiff erst nach Hause geführt haben muß und erst hier von demselben zu scheiden braucht. In See und überhaupt ausser Landes darf kein Schiffer abgesetzt werden, der nicht entweder offenbar untüchtig befunden wird, oder durch ordnungswidriges Betragen gegründete Veranlassung dazu giebt. Dieß liegt in der Natur der Sache. Dagegen existirt aber auch die schon alte Vorschrift, daß wer sich als Schiffer anstellen läßt, und sein Werk nicht versteht, nicht nur alles empfangene zurückgeben, sondern noch die Hälfte dessen, was ihm für die Reise zukam, dazu bezahlen solle [8]); eine Vorschrift die, wenigstens der erste Satz, noch anwendbar ist. Dagegen wird er aber ausserdem zum Schadenersatz verpflichtet. Wäre ein Schiffer Miteigner, und nehmen ihm die Uebrigen das Commando, so steht es ihm frey,

---

7) Hanseat. Seer. Tit. II. Art. 1. Vergl. auch Tit. IV. Art. 1. 2. Wisbuy Seer. arg. Art. 1.

8) Wisbuy Seer. Art. 2. Verordn. Philipp II. 1563. Tit van Schipskeuren ꝛc. Art. 7.

sein Part aufzugeben, welches ihm jene nach einer vorzunehmenden Schätzung Sachverständiger bezahlen müssen [9]).

§. 381. Rechte des Schiffers.

Die Rechte und Pflichten des Schiffers bestimmen sich zunächst nach dem zwischen ihm und der Rhederey geschlossenen Contracte. Man kann zwar jetzt nicht als gemeines Recht behaupten, daß zwischen der Rhederey und dem Schiffer nothwendig ein schriftlicher Contract errichtet werden müsse, doch verlangen Landesgesetze dieß, und auch in den alten Rechtsquellen ist es vorgeschrieben [1]), Der Contract, er werde mündlich oder schriftlich geschlossen, ist ein Mandatscontract, der freilich irregulair ist, aber keineswegs als locatio conductio operarum angesehen werden kann [2]).

Der Schiffer hat zunächst die ganze Administration der auf die Benutzung des Schiffes Bezug habenden Angelegenheiten, und zwar auf der Reise und in der Fremde unbedingt, im Lande unter der Aufsicht der Rhederey oder des Directors. Daraus folgt dann:

1) Während des Baues eines Schiffes, wenn er einem erst zu erbauenden vorgesetzt ist, hat er die Leitung desselben, nach Maßgabe der oben ausgeführten Bestimmungen. Doch hat er sich dabey an die Bestimmungen der Rhederey zu halten, und darf, selbst wenn er Miteigner ist, den Bau nicht beginnen, bis er alle Rheder zusammen hat [3]), und kann namentlich ohne deren Consens die einmal abgeredete Größe und Bauart nicht verändern [4]). Eben so steht ihm die Oberaufsicht über die nothwendig werdenden Reparaturen zu. Geringere Reparaturen kann er selbst beschließen, wenn sie in der Fremde erforderlich werden; zu Hause

---

9) Hanseat. Seerecht Tit. II. Art. 4.

1) Hanseat. Seer. Tit. II, Art. 3.

2) L. 1. D. de exerc. act. (14. 1.) Andrer Meinung *van Hall* l. c. 1. p. 64.

3) Hanseat. Seer. Tit. I. Art. 2. Consolato del mare cap. 45.

4) Consolato del mare cap. 48. Hanseat. Seer. Tit. 1. arg. Art. 3. u. f.

aber ist er auch bey diesen, so wie überhaupt bey Hauptreparaturen, an die Bestimmungen der Rheder gebunden.

2) Nicht minder hat er die Ausrüstung und Verproviantirung zu besorgen. Doch zu Hause ebenfalls unter Leitung der Rhederey oder des Directors. In der Fremde steht ihm die Disposition darüber zu.

3) Er häuert und entläßt das Schiffsvolk; und zwar unbedingt, auch wenn er zu Hause ist. (§. 396.)

4) Er hat die Oberaufsicht über das Schiffsvolk.

5) Endlich steht ihm die Leitung der ganzen Reise zu.

Der Schiffer erhält den bedungenen Lohn. Die Größe und Art desselben richtet sich nach seiner Uebereinkunft mit den Rhedern. Seine Belohnung kann auf verschiedene Weise bestimmt seyn. Entweder erhält er eine bestimmte Summe, oder monatliche Gage, auch wohl einen Antheil an der Fracht. Nicht selten pflegen besondere Bestimmungen, zum Vortheile des Capitains, hinsichtlich der Fracht, die von Gütern gemacht wird, welche er in der Cajüte verladet, festgestellt zu werden; so wie er auch von demjenigen, was Passagiere bezahlen, wohl etwas zu genießen hat.

Noch kommt eine Art der Belohnung für den Schiffer vor, die unter dem Namen Caplaken bekannt ist. Sie gebührte dem Schiffer in alten Zeiten auf Winterreisen, und wurde ihm ertheilt, um sich ein warmes Kleid oder Kappe anzuschaffen, daher der Name chapot, chapeau. In neueren Zeiten haben die Caplaken jedoch die Natur einer Belohnung des Schiffers verloren. Sie sind jetzt in der That als ein Theil der Fracht anzusehen, der den Rhedern zu Gute kommt. Eine gleiche Bewandniß hat es mit der Prämie, die dem Schiffer früher bey glücklicher Ankunft ertheilt wurde. Diese, primage, wird ebenfalls noch in den Frachtcontracten stipulirt, sie kommt aber nicht dem Schiffer zu Gute. Statt der Caplaken oder Primage werden dem Schiffer von der Rhederey jetzt wohl gewisse pro Cente von der Fracht zugesichert, oder er hat auch einen Antheil an den Caplaken oder der Primage.

§. 382. Fortsetzung.

Insbesondre Recht der Veräußerung.

In der dem Schiffer ertheilten Gewalt liegt nothwendig eine Art Disposition über das Schiff uud die Ladung. Doch scheint es, als müßte man dabey als oberstes Princip aufstellen, daß diese nie weiter gehen könne, als es der Zweck seiner Anstellung erfordert. Dieser nun schließt nothwendig jede Veräußerung des ihm anvertrauten Schiffes und der Ladung aus. Daher man im allgemeinen behaupten kann, daß ein Schiffer zu dieser nicht befugt sey. Dieses Princip gilt auch in sofern unbedingt, und ist wohl jetzt in allen Ländern angenommen, als dem Schiffer eine Veräußerung an dem Orte, wo seine Rheder anwesend sind, durchaus untersagt ist.

Für den Fall aber, da er vom Hause abwesend ist, also auf der Reise oder im fremden Hafen, mußte bald das Bedürfniß ein andres Princip einführen, und es ist auch in den mehrsten der alten Rechtsquellen schon ausgesprochen, daß ein Schiffer eine beschränkte Gewalt zur Veräußerung habe. Man bemerke:

1) Zur gänzlichen Veräußerung des Schiffes oder der Ladung ist er nach den meisten Verordnungen überall nicht befugt. Er kann daher das Schiff nicht verkaufen [1]). Dieß liegt so sehr in der Natur der Sache, daß, meiner Ueberzeugung zufolge, keine Ausnahme von dieser Regel gestattet werden sollte. Selbst der Verkauf des Wracks kann in den wenigsten Fällen so sehr dringend seyn, daß man den Schiffer zu diesem befugen könnte, ohne daß er den Consens seiner Rheder einzuholen braucht. Doch hält man ihn, und das französische neueste Recht hat, aus Gründen der Politik, dieß ausdrücklich ausgesprochen [2]), in dem einen Falle

---

[1]) Vergl. u. a. Oleron Seer. Art. 1. Wisbuy Seer. Art. 13. 15 Hanseat. Seer. Tit. VI. Art. 1. Placcaet van Koning Filips II., Tit. van Verfekeringe Art. 19. n. 2. Ordonnance de la marine, tit. du capitaine (II. 1.) art. 19.

[2]) Code de comuerce art. 237. In dem Entwurf des code de commerce war noch das unbedingte Verbot der ordonnance beybehalten

dazu befugt, wenn es ausgemacht ist, daß das Wrack nicht wieder in schiffbaren Stand gesetzt werden kann [3]).

2) Anders beurtheilt man den Verkauf von Waaren. Zwar, so lange er im Stande ist, sich auf andre Weise zu helfen, ist der Schiffer auch im Nothfall nicht befugt, diese zu verkaufen. Wenn er aber in Folge von Seeunfällen einer Hülfe an Geld gebraucht, und sich diese auf andre Weise nicht schaffen kann, so mag er von den geladenen Waaren allerdings so viel verkaufen, als erforderlich ist, um seinem Bedürfnisse abzuhelfen [4]).

3) Was dagegen eine theilweise oder bedingte Veräußerung von Schiff und Ladung betrifft, so steht diese dem Schiffer unter minder strengen Bedingungen frey. Diese Veräußerung besteht darin, daß der Schiffer das Schiff für ihm vorgeschossenes Geld verpfändet, und unterscheidet sich also dadurch von dem Verkaufe, daß dasselbe der Rhederey nicht durchaus und gänzlich entzogen wird. Die üblichste Form ist die der Bodmerey, doch kann sie in jeder andern Gestalt vorkommen. Aber auch hiezu ist er nur befugt, wenn er außer Landes sich befindet, und die Eigner nicht gegenwärtig sind, und wenn er, in Folge von See-Unfällen, in die Nothwendigkeit gesetzt ist, Geld aufzunehmen. Mehr fordern

---

Dieß wurde aber von dem Handelstribunal von Paimpol bestritten, und angeführt, daß dadurch die Rheder alles verlieren würden, indem nun der Schiffer entweder das Schiff seinem Schicksal überlassen, oder aber Reparaturen unternehmen würde, die dessen Werth übersteigen. Darauf wurden in dem, übrigens wörtlich aus der Ordonnanz 1681. beybehaltenen, Artikel die Worte, „hors le cas d'innavigabilité“ aufgenommen. Vergl. die observations du tribunal de comm. de Paimpol sur leprojet etc. T. II. P. 11 p. 197. und *Boulay-Paty* cours II. p. 86. Von älteren Gesetzen ist diese Bestimmung in dem consolato del mare cap. 253. enthalten.

[3]) *van Hall* l. c. I. p. 77. S. auch consolato del mare cap. 253. n. 2. welches den Verkauf schon wegen hohen Alters (vejez, ital. vecchiezza) gestattet.

[4]) Oleron Seer. Art. 22. Wisbuy Seer. Art. 35. 41. Guidon de la mèr chap. 5. ārt. 35.

die alten Rechtsquellen nicht [5]). Bey dem veränderten Gange des Verkehrs sollte man es jetzt noch zur Bedingung machen, daß er sich nicht an einem Orte befinde, an welchem er von Handelsfreunden seiner Rheder Geld erhalten, oder auf letztere ziehen kann. Wo ihm eins von beyden möglich ist, da muß man ihn, nach dem unten (§. 475.) über seine Verpflichtungen gesagten, dazu verbunden halten. Auch ist er keineswegs befugt, darin eigenmächtig zu handeln, sondern er hat mit seinem Schiffsvolke Raths zu pflegen, auch, wo es angeht, Sachverständige zuzuziehen. Wenn ein Schiffer ohne Noth das Schiff oder die Güter verpfändet, so hat er nicht nur den Schaden zu ersetzen, sondern wird außerdem willkührlich bestraft, nach dem Hanseatischen Seerechte, im Fall betrüglicher Absicht, selbst am Leben [6]). Nach dem Consulat, welches in aller Hinsicht die alten billigen Gewohnheiten enthält, muß ein Schiffer in dieser Hinsicht bona fide handeln, und was er so vornimmt, müssen die Rheder gut heißen, selbst den Verkauf des Schiffes, wenn er sich nicht anders zu helfen wußte. Verkaufte er ein Schiff ohne Noth, so muß er ihnen allen Schaden ersetzen. Verkaufte er heimlich oder betrüglicher Weise, so können die Eigner das Schiff von dem Käufer vindiciren [7]). Merkwürdig ist auch noch die Vorschrift des Consulats, daß die Verlader, die sich an Bord befinden, verbunden sind, ihm im Falle der Noth Geld vorzustrecken, wenn sich niemand findet, der ihm welches leihen will; erst wenn sie kein Geld haben, kann er, wider ihren Willen von den Waaren verkaufen [8]).

---

5) Verordn. der Assecuranz für die Börse von Antwerpen Art. 19. Oleron Seer. Art. 1. Wisbuy Seer. Art. 13. 35. 41. Hans. Seer. Tit. VI. Art. 2. Placat Philipps II. Tit. van Verfekeringe. Art. 19. Guidon de la mer art. 35. cit. und chap. 18. art. 4. Das Hans. Seerecht a. a. O. hat schon die Bedingung, daß der Schiffer nicht im Stande seyn muß, auf seine Rheder zu trassiren.

6) Hanseat. Seer. Tit. VI. Art. 3. Placat Philipps II. a. a. O.

7) Consolato del mare cap. 242. 253.

8) Consolato del mare cap. 104. 105.

§. 383. Verbindlichkeit der Rheder aus den Handlungen des Schiffers [1]).

Der Setzschiffer ist als Factor für die Leitung der Schiffs-Angelegenheiten anzusehen. Wurde ihm die Gränze seiner Gewalt auf solche Weise vorgeschrieben, daß diejenigen, die in Beziehung auf das Schiff mit ihm contrahirten, damit bekannt seyn konnten, so verpflichtet er die Rhederey nicht weiter, als sein Auftrag (lex praepositionis) ging. Wo aber bestimmte Vorschrift fehlt, da verbindet er seine Rheder aus einem vermutheten Auftrag, gerade wie der Factor seinen Principal. Aus der Natur seiner Stellung ist dann zu entnehmen, wie weit seine Gewalt gehe. Im Zweifel geht sie auf Verfrachtung und Führung des Schiffes [2]). Aus allem was darauf Bezug hatte, wurde daher schon nach Römischem Rechte der Rheder persönlich verbunden [3]).

1) In diese Lehre kommen aber nach den See-Gesetzen und Gewohnheiten der späteren Zeit manche Modificationen. Besonders wird die Gewalt des Schiffers als eine sehr beschränkte angesehen, so lange er sich mit seinen Rhedern an einem Orte befindet, worunter man auch den Fall versteht, da er mit Leichtigkeit mit seinen Rhedern communiciren kann. Doch ist letzteres immer nach Umständen zu verstehen, und überall kein Grund, den Satz auf die Anwesenheit im Domicile der Rheder zu beschränken [4]); sondern derselbe immer nur auf die Gegenwart der letzteren zu beziehen.

---

[1]) Ueber das Römische Recht *Lauterbach* de exerc. act. *Frick* de exercitoria actione, Helmstad. 1793. *Peckii* comm. ad rem. naut. p. 71. et ibi *Vinnius*. *Roccus* de navibus et naulo not. XI. sqq. Für das heutige gemeine Seerecht *Wedderkop* introductio Lib. I. Tit. I. §. 3 sqq. *Stypmann* jus marit. cap. 15. (*Heineccii* fasc. p. 351 sqq.) *Loccenius* de jure maritimo, Lib. III. c. 7. (*Heineccius* p. 1029 sqq.) *van Hall* de magistro navis, I. p. 75 sq. Heise und Cropp jurist. Abhandlungen No. XXIII. S. 442 ff.

[2]) L. 1. §. 3. D. de exercitor. act. (14. 1.) Vergl. auch *van Hall* l. c. p. 76.

[3]) L. 1. §. 5. eod.

[4]) So drückt es u. a. Cropp S. 463 f. aus, ohne jedoch wohl gerade

Ueberall nun, wo er seine Rheder gegenwärtig hat, kann er gültig handeln nur in Uebereinstimmung mit ihnen; und es ist jetzt anzunehmen, daß in allem die Rheder verlangen dürfen, daß er ihren Willen erst einhole [5]). Nur kleinere, in dem gewöhnlichen Geschäftsgange des Schiffers vorfallende Handlungen kann er so vornehmen, daß er seine Rheder dadurch verpflichtet. Da seine Gewalt allein auf der präsumtiven Vollmacht beruht, und also für den Dritten, der mit ihm contrahirt, keine andre Norm existirt, so muß man behaupten, daß dieser mit ihm contrahiren dürfe, so weit er voraussetzen kann, daß die Rhederey ihren Schiffer stillschweigend beauftragt habe. Den Geschäftsmann wird ein richtiger Tact im gegebenen Falle sichrer leiten, als alle abstracte Regeln. Solche lassen sich im allgemeinen um so weniger geben, als sie aus dem Geschäftsgange jedes einzelen Ortes zu abstrahiren sind. Die Gewohnheit hat sich dafür verschieden festgestellt, und man kann an dem einen Orte eine Handlung als den Rheder verpflichtend ansehen, die es an dem andern nicht ist. Ja, eine Handlung kann unter Umständen diese Natur haben, unter Umständen nicht. So wird z. B. die Annahme von Frachtgütern nach einem bestimmten Orte dem Schiffer nicht erlaubt seyn. Hat er aber mit Consens seiner Rheder die vorzunehmende Reise bestimmt (nach einem bestimmten Hafen angelegt) so wird er befugt seyn, Frachtgüter dahin anzunehmen. Er darf ferner kein Baumaterial kaufen; ist ihm aber allgemein die Reparatur des Schiffes aufgetragen, so gehört auch der Ankauf des Materials zu seinen Befugnissen. Eine Handlung kann selbst von der Art seyn, daß die eine Rhederey durch ihren Schiffer dadurch verbunden wird, die andre nicht, wie z. B. wenn jene sie regelmäßig durch

---

die Absicht zu hegen, hier Rechtssätze an das Domicil zu knüpfen; doch ist es nöthig sich genau auszudrücken, wo von dem Ausdrucke die Ausdehnung eines Rechtssatzes abhängt.

5) Consolato del mare, cap. 236. Oleron Seer. Art. 1. Wisbuy Art. 13. Hanseat. Seerrecht Tit. I. Art. 4. 6. Tit. V. Art. 1. Tit. VI. Art. 1.

ihren Schiffer vornehmen ließ, bey dieser aber es gewöhnlich war, daß sie sie selbst verrichtete [6]), gerade weil bey letzterer das concludente Factum, daß sie in dem Falle beständig selbst zu handeln pflegte, stärker seyn muß, als der bloß vermuthete Auftrag. Daher versteht es sich denn auch, daß dieser letztere Satz nur eintritt, sofern der Dritte die gewöhnliche Handlungsweise der Rheder kannte oder kennen mußte.

2) Von dem bisherigen abstrahirt, läßt sich annehmen, daß an dem Wohnorte der Rheder, oder in der Fremde, wenn sie anwesend sind, der Schiffer sie gültig verbinde:

a) Durch die Annahme des Schiffsvolks. Unverbindlich für die Rheder ist es, wenn der Schiffer eigenmächtig die Zahl der anzunehmenden Matrosen, die Größe der Gage u. dgl. bestimmen wollte, in sofern er dabey das gewöhnliche Maas übersteigt. Ist dieses aber einmal festgesetzt, so steht ihm gewiß die Wahl der Personen zu.

b) Durch eine nothwendige Reparatur. Doch darf eine solche Reparatur nicht sehr bedeutend seyn; weil dann, bey der Leichtigkeit, mit den Eigenthümern Rücksprache zu nehmen, wohl zu verlangen ist, daß dieses geschehe, und daß der Dritte sich davon, daß es geschehen sey, überzeuge. Welche Reparatur die Größe übersteige, bis zu der ein Schiffer gehen dürfe, ist nach Umständen zu bestimmen. Im Zweifel muß wohl jede nothwendige Reparatur die Rheder dann verpflichten, wenn nicht angenommen werden kann, daß sie selbst sie würden unterlassen haben (vergl. unten Nro. 4. lit. c.)

c) Durch Verproviantirung des Schiffes. Das Consulat gestattet dem Schiffer die Victualien durch den Schreiber kaufen zu lassen, ohne, was bey andern Gegenständen geschehen ist, ihn ausdrücklich an den Consens der Rheder zu binden [7]). Dagegen will das revidirte Hanseatische See-

---

[6]) Heise u. Cropp a. a. O. S. 456 f.

[7]) Consolato del mare, cap. 236.

recht, daß auch der Proviant mit Wissen der Rheder gekauft, und bis zur Abreise bey einem von ihnen gelagert werde [8]). Jetzt, wo der Proviant seinen Marktpreis hat, ist es die Regel, daß die Anschaffung desselben dem Schiffer überlassen wird; und eben weil eine solche Regel wohl bewirken kann, daß man im Zweifel einen Schiffer dazu befugt halte, darf der Dritte vermuthen, daß er Auftrag dazu habe, und ihm den Proviant für Rechnung der Rhederey verkaufen. Nur versteht es sich, daß dieß nicht über den gewöhnlichen Schiffsproviant hinaus; also z. B. nicht auf feine Weine oder auf ungewöhnliche Quantitäten ausgedehnt werden darf.

d) Die Annahme von Frachtgütern. Der Abschluß einer Certepartie würde ihm eben so wenig zustehen, wie die Bestimmung, welche Reise er machen solle. Hat er aber, mit Bewilligung seiner Rheder, die vorzunehmende Reise bestimmt, so kann er nicht nur von dem Befrachter, wo eine Certepartie geschlossen ist, sondern auch, wo dieß nicht der Fall war, Stückgüter einnehmen, ohne seine Rheder zu fragen, sofern er dabey nur sich nichts zu Schulden kommen läßt, wodurch er das Interesse derselben oder die Sicherheit des Schiffes gefährdet.

e) Viel zu allgemein dürfte die Behauptung seyn, daß der Schiffer zu allen Handlungen autorisirt sey, die technisch sind, und zu denen seine Rheder nicht die erforderlichen Kenntnisse besitzen [9]); da dieser letztere Umstand den Schiffer nicht von der Verbindlichkeit befreyen kann, Rücksprache mit ihnen zu nehmen; und der Dritte wohl danach sehen mag, daß dieß geschehe.

3) Anders stellt sich die Sache, wenn der Schiffer sich nicht mit seinen Rhedern an einem Orte befindet. In diesem Falle ist seine Vollmacht eine fast unbeschränkte. Alles was er innerhalb

---

[8]) Hanseat. Seer. 1614. Tit. V. Art. 1. 2.

[9]) Dieser Satz befindet sich bei Heise u. Cropp a. a. O. S. 451.

der Grenzen seines Amtes in Beziehung auf das Schiff vornimmt, verbindet seine Rheder. Er sorgt also für die Ausrüstung des Schiffes, schließt Frachtcontracte [10]), besorgt Reparaturen, nimmt die erforderlichen Gelder auf, verbodmet das Schiff, kurz er nimmt alles vor, was seine Rheder selbst in dieser Art vornehmen konnten. Denn während der Reise und in Abwesenheit der Rheder muß man diese ausgedehnte Vollmacht präsumiren [11]). Nur diese Modification möchte ich annehmen:

a) Ist dem Schiffer eine Handlung ausdrücklich von seinen Rhedern untersagt, so darf er sie natürlich nicht vornehmen. Allein nahm er sie dennoch vor, so muß man, gerade wie beym Factor (Bd. I. S. 90 ff.), behaupten, daß er seine Rheder verbinde, sofern von dem Rechte dritter Personen die Rede ist. Will sich die Rhederey gegen die Ansprüche solcher Dritter schützen, so muß das dem Schiffer geschehene Verbot ihnen bekannt gemacht seyn [12]). In diesem Falle ist das ausdrückliche Verbot stärker, als die blos präsumtive Vollmacht.

b) Das Recht des Schiffers fällt, auch wenn seine Rheder abwesend sind, weg, wenn diese an dem Orte, an welchem er solche Handlungen vorzunehmen Willens ist, einen Correspondenten haben, und er an diesen gewiesen ist. Der bloße Umstand, daß sich ein Handelsfreund der Rheder an dem Orte befindet, kann diese Wirkung nicht haben. Sobald aber dem Schiffer aufgegeben ist, sich an einen solchen zu wenden, und sich seines Rathes und Beystandes zu bedienen, hat er

---

10) Consolato del mare, cap. 255.; jedoch nicht nach dem Lande der Ungläubigen. Cons. d. m. cap. 226.

11) Consolato del mare, cap. 236. Oleron Seerecht Art. 1. 22. Wisbuy Seer. Art. 13. Hanseat. Seer. Tit. V. Art. 3. Placat Philipps II. 1563. Tit van Verfekeringe, Art. 19. Guidon de la mèr, ch. 5. art. 35. ch. 18. art. 4. Ordn. für die Börse von Antwerpen Art. 19. Franz. Ordonnance de la marine, tit. du capitaine (II. 1.) art. 11.

12) L. 1. §. 14. D. de exerc. act. (14. 1.) L. 11. §. 2. 3. de inst. act. (14. 3.)

ihn in wichtigen Sachen zu befragen, und seinen Willen, als den des Repräsentanten der Rhederey, zu befolgen [13]). Nur ist auch hier zu sagen, daß ein solcher Umstand Rechtsverhältnisse allein zwischen dem Rheder und dem Schiffer hervorbringen könne, so lange dem Dritten der Umstand, daß sich ein Correspondent des Schiffers am Orte befinde, nicht gehörig bekannt war oder seyn mußte [14]).

4) Die Verbindlichkeit der Rhederey erleidet aber noch einige Modificationen, die aus der Stellung des Schiffers hervorgehen:

a) Vor allen Dingen muß er entweder auf den Namen der Rheder, oder ausdrücklich in Beziehung auf das Schiff contrahirt haben [15]). Denn nur in sofern als man mit dem Bevollmächtigten in dieser seiner Eigenschaft contrahirte, kann man den Vollmachtgeber aus seinen Handlungen in Anspruch nehmen wollen. Nur ist nicht gerade immer erforderlich, daß der Rheder oder des Schiffes ausdrücklich erwähnt werde. Sondern es genügt, wenn nur der Contract wirklich zum Behufe des Schiffes geschlossen wurde, was, wenn er von der Art ist, daß sich dies daraus folgern läßt, auch stillschweigend geschehen kann.

b) Contrahirte ein Schiffer auf eine Weise, die überhaupt seine Rheder verpflichtet, so ist es gleichgültig, ob der Vertrag ihnen zu Gute kommt oder nicht. Denn dies zu untersuchen, ist der Dritte außer Stande. Wenn daher z. B. ein Schiffer Geld aufnimmt, um das Schiff zu repariren, nun aber dasselbe durchbringt, so sind nichts desto weniger die Rheder aus

---

13) Dahin verstehe ich auch den Art. **232.** des **code de commerce**, in welchem unter den **fondés de pouvoir** keineswegs dirigirende Rheder zu verstehen sind, sondern die Commissionairs der Rheder an dem dritten Orte. So scheint man ihn auch in Frankreich zu nehmen. Siehe ***Boulay-Paty*** **l. c. II. p. 51. 57.**

14) Der Zusatz „oder seyn mußte" rechtfertigt sich durch **L. 11. §. 2. 3. de inst. act. (14. 3.)**

15) **L. 1. §. 8. 9. L. 7. D. de exerc. act. (14. 1.)**

dem Contracte verantwortlich [16]). Nur verlangen in diesem Falle die Gesetze, daß ausdrücklich zum Behufe des Schiffes contrahirt worden [17]). Der Dritte soll keineswegs von der Verpflichtung, wenigstens einige Aufmerksamkeit aufzuwenden, freigesprochen werden, weshalb z. B. die angeführten Gesetze ihm selbst dann jeden Anspruch an die Rheder absprechen, wenn er Geld zur Anschaffung von Gegenständen herlieh, die an dem Orte (oder in dessen Nähe) nicht zu haben sind.

c) Bedingung ist es ferner, daß, was geschah, nothwendig war, und daß nicht mehr als das Nothwendige geschehen sey [18]). Doch halte ich dafür, daß bey allen Contracten, die nur den gewöhnlichen Zweck des Schiffes verfolgen; wie z. B. ein Geldanlehen um Proviant zu kaufen, um den Matrosen etwas zu bezahlen, diese Nothwendigkeit präsumirt wird, so wie, daß bey der Aufnahme eines mäßigen, die gewöhnlichen Bedürfnisse eines Schiffers nicht übersteigenden, Geldanlehens die gleiche Präsumtion eintreten müsse. Bey allen bedeutenderen, nicht durch den Geschäftsgang selbst schon gerechtfertigten, Contracten, also namentlich bey der Aufnahme eines größeren Darlehns, bey der Verpfändung oder Verbodmung des Schiffes u. dgl., muß der Dritte, der eine Rhederey in Anspruch nimmt, die Nothwendigkeit, als zum Klagegrunde gehörig, beweisen [19]).

d) War die Handlung, die der Schiffer vornahm, nicht in dieser Art nothwendig, oder geschah sie nicht auf eine Weise, durch

---

16) L. 1. §. 8. 9. L. 7. cit.

17) Die angef. L. 1. §. 9. i. f. S. auch *Vinnius* ad *Peckium* p. 101.

18) L. 7. pr. D. h. t. (14. 1.) Oleron Seer. Art. 1. Wisbuy Art. 13. Hanseat. Seer. 1591. Art. 9. v. 1614. Tit. I. Art. 4. Tit. V. Art. 3. Tit. VI. Art. 2. Ordn. d. Börse von Antwerpen Art. 19. Placat Philipps II. 1563. Tit. van Versekeringe Art. 19.

19) So beschränkt, möchte *Leyser* med. 3. 4. sp. 159. beyzupflichten seyn. Die, Note 18.) angeführten Gesetze, namentlich das Hanseatische und das Placat Philipps II., reden von dem Beweise der Nothwendigkeit besonders nur in Beziehung auf den Verkauf und die Verpfändung des Schiffes und der Schiffsgeräthe.

die die Rhederey an sich verpflichtet wurde, so kann der Dritte sie demungeachtet in Anspruch nehmen, wenn er nachweiset, daß eine Verwendung in ihren Nutzen statt fand. Denn die Verbindlichkeit aus der in rem versio ist eine allgemeine und folgt unmittelbar aus jeder Geschäftsführung, sofern diese eine nützliche war [20]). Es versteht sich aber, daß ein Anspruch gegen die Rheder dann nur so weit Statt finden könne, als wirklich der Nutzen Statt fand.

5) Für die Versehen und Verbrechen des Schiffers kommt die Rhederey, ohne Unterschied, ob sie in ihrer Anwesenheit oder Abwesenheit geschahen, dann auf, wenn sie unmittelbar bey einem sie verpflichtenden Vertrage [21]) vorfielen. Doch scheint es nach den (Note 21) Gesetzen, als ob sie für Versehen des Schiffers nur subsidiair haften, weun er selbst außer Stande ist, den Schaden zu ersetzen.

§. 384. Fortsetzung.

Umfang ihrer Verbindlichkeit.

Das Römische Recht verpflichtet die Rheder unbedingt aus den Handlungen ihres Schiffers, und zwar, da ihre Verbindlich-

---

20) L. 2. L. 10. §. 1. L. 12. §. 2. D. de neg. gest. (3. 5.)

21) So dürfte dieser Satz zu beschränken seyn. Dieß gestatten alle älteren Gesetze. So redet das consolato del mare. cap. 61. 183. von schlechtem Stauen und im cap. 224. von schlechtem Geräthe, das Hanseat. Seerecht Tit. X. Art. 2. 4. von schlechtem Hinlegen und Festmachen des Schiffes. E. contrario wird es bestätigt unter andern durch die Bestimmungen über den Schaden durch Zerbrechen von Windetauen u. s. w. den die Schiffsleute aus eignen Mitteln zu ersetzen haben. Oleron Seer. Art. 10. 15. 27. Wisbuy Art. 22. 47. — Offenbar aus dem Grunde, weil es so angesehen wurde, als ob sie von dem Empfänger der Ladung selbst dazu angenommen wurden; weshalb z. B. auch nur diejenigen bezahlten, die an dem Windegelde Antheil nahmen. Wahrscheinlich schafften diese sich die Windetaue selbst an. Es ist daher nicht genau genug, wenn Cropp a. a. O. S. 467. von Versehen des Schiffers spricht, die derselbe „in dieser Eigenschaft" beging; obgleich er vermuthlich denselben Begriff damit verbunden hat, der oben im Text aufgestellt ist.

keit aus einer präsumtiven Vollmacht folgte, ganz consequent. Davon aber sind neuere Gesetze abgegangen, und schon die Rechtsquellen des Mittelalters enthalten den Satz, daß die Rhederey in der Regel nicht weiter, als bis zum Werthe des Schiffes hafte [1]).

Zweyerley mag dieses bewirkt haben: Einmal nämlich kam der Fall, daß ein Schiffer im Auslande Geld auf den Boden seines Schiffes, oder auf die Takelage oder Kaufmannsgüter aufnahm, natürlich nur vor, wenn er es sich sonst nicht zu schaffen wußte; und besonders, wenn ein Rheder selbst an Bord war, erst, sobald dessen persönlicher Credit nicht reichte; also immer wenn er sich unter unbekannten Leuten befand. War vollends, und das ist ja der eigentliche Fall, der Eigner nicht gegenwärtig und dem Darleiher unbekannt, so gewährte diesem ja eine Hinweisung auf eine ihm ganz fremde Person keine Sicherheit; er ließ sich daher lieber ein dingliches Recht an das Schiff ertheilen. So entstanden die Verpfändungen des Schiffes und der Bodmereycontract. Diese Rücksicht bewirkte es dann weiter, daß auch bey bloßen Leistungen, zu denen der Schiffer sich verpflichtete, der Contrahent sich das Schiff als specielle Sicherheit ausbedang; wie ja noch heutiges Tages alle Frachtcontracte, sowohl Certepartien wie Connossemente die Clausel enthalten, daß der Schiffer zur Erfüllung derselben, „seine Person und sein Schiff verbinde." Die Person des Rheders trat also ganz in den Hintergrund, und zur Zeit der Abfassung unserer Rechtsquellen war dies so sehr Gewohnheit, daß man es als Gesetz aufstellte, daß für die Handlnngen des Schiffers das Schiff hafte. Dies war um so natürlicher, als nun zweytens die Idee schon aufgekommen war, das Verhältniß der Rhederey als eine Art von Actiengesellschaft anzusehen, woraus denn

---

[1]) Consolato del mare cap. 183. 221. 236. Wisbuy Seerecht arg. Art. 13. 68. Hanseat. Seerecht arg. Art. 2. Tit. X. Wegen der neueren Seerechte unten §. 393.

dieser Grnndsatz abermals von selbst folgte [2]), besonders da häufig vorausgesetzt wurde, daß der Schiffer selbst Socius sey; weshalb man denn die Sache durchaus nicht aus dem offenbar unzureichenden Grunde, daß man nicht gewollt habe, daß die Rheder zu starke Verbindlichkeiten übernehmen, zu erklären braucht [3]).

Hieraus beantwortet sich denn auch eine andere Frage, die namentlich in Frankreich sehr controvers gewesen ist [4]); nämlich die, ob der Schiffer durchaus nur das Schiff oder die Ladung belasten dürfe, oder ob er den persönlichen Credit seiner Rheder benutzen könne, und sie in diesem Falle verpflichte? Die Frage scheint wohl zu bejahen, denn, der Umstand, daß die älteren Rechtsquellen den Fall fortwährend vor Augen haben, da das Schiff verpfändet ist [5]), der sich nach dem bisherigen ganz einfach erklärt, kann hier nichts ausmachen; da nirgend das Anleihen auf den persönlichen Credit der Rheder dem Schiffer ausdrücklich untersagt ist. Dagegen streitet für die Bejahung der Satz, daß der Schiffer die Rheder vermöge eines präsumtiven Mandats verpflichte, so wie der Umstand, daß mehrere der oben angeführten Gesetze ausdrücklich immer die Befugniß des Schiffers, das Schiff zu verpfänden, daran knüpfen, daß es ihm an Geld gebreche.

---

2) Wir finden in den älteren Rechtsquellen deshalb Bestimmungen fast nur für die Zusammenrhederey, und kaum eine Erwähnung des Falles, da ein einziger Eigenthümer ist. Vergl. u. a. **Consol. del mare cap. 45. 46. 47. 48.** u. a. m. D. Oleron Seer. Art. I. Wisbuy Seerecht Art. **13. 65. 66.** Hanseat. Seer. Tit. **I. II. Guidon de la mèr, ch. 18. art. 4.** u. dgl.

3) Wie Cropp a. a. O. S. **448.** nachdem jedoch S. **447.** richtig auf das der Actiensocietät ähnliche Verhältniß hingewiesen wurde. Aehnlich deducirt *van Hall* l. c. **I. p. 81.**; aber noch unrichtiger.

4) Die Geschichte dieser Controverse befindet sich theilweise bei Cropp a. a. O. S. **474.** Zu der dort angeführten Literatur, nämlich ***Pothier*** **contrats marit. n. 32.** u. **74.** ***Valin*** **ad art. 2 Livre 2. tit. 8. de l'ordonnance.** ***Emerigon*** **contr. à la grosse p. 445. sqq. 570 sqq. Locré esprit III. 172.** ist aber noch hinzuzufügen: **Observations du tribunal de Nantes, T. II. p. 137** u. ***Boulay-Paty*** **cours II. p. 71. sq.**

5) Heise u. Cropp a. a. O. S. **471.** heben gerade dieß hervor.

Ja einige verlangen sogar, oder befugen ihn wenigstens, daß er erst um Geld nach Hause schreibe. Den Ausschlag giebt aber das Hanseatische Seerecht, welches gerade seine Befugniß, Geld auf Bodmerey zu nehmen, an die Bedingung knüpft, daß er, „seiner Rheder nicht mächtig, und der Oerter kein Geld auf Wechsel an seine Rheder überzuschreiben bekommen könne," [6]). Freilich war das Hansee-städtische Recht überhaupt nicht geneigt, dem Schiffer eine zu große Dispositionsbefugniß über das Schiff einzuräumen, und erklärt sich die Vorschrift leicht daher; allein immer bleibt sie ein wichtiges Argument für den oben aufgestellten Satz. Die Rheder sind daher verbunden, Gelder, die der Schiffer auf ihren oder des Schiffes Namen aufgenommen, zu bezahlen, wenn nur die übrigen Bedingungen vorhanden sind, und zwar selbst dann, wenn sie den Werth des Schiffes übersteigen, oder das Schiff verloren wurde. Wo freilich der Grundsatz angenommen ist, daß der Rheder, der aus einer Handlung seines Schiffers in Anspruch genommen werde, sich durch einen Abandon des Schiffes befreyen könne [7]), da geht die Verbindlichkeit desselben nie weiter, wenn nicht etwa das Gesetz selbst einen Unterschied macht.

Fragt man nun weiter, wie übt der Dritte, dem die Rheder aus den Handlungen eines Schiffers haften, seine Rechte aus, so ist die Antwort die: In allen Fällen, in denen die Verbindlichkeit nur bis zu dem Werthe des Schiffes geht, hat der Gläubiger dieses zu verfolgen; dieß ist besonders in allen Fällen so, in denen ein dinglicher Anspruch an dasselbe Statt findet. Dabey steht ihm aber die Wahl zu, ob er seine Klage gegen den Schiffer oder sofort gegen die Rhederey richten will [8]). Diese aber können, wie sich das von selbst versteht, den dinglichen Anspruch an das Schiff durch Bezahlung ablösen. Tritt der Fall ein, daß die Rheder bloß persönlich haften, so steht ihm zwar gleichfalls die

---

6) Hanseat. Seer. 1591. Art. 58. und daraus wörtlich übergegangen in das Hans. Seer. 1614. Tit. VI. Art. 2.

7) Vergl. code de commerce art. 216.

8) L. 1. §. 17. 18. D. de exerc. act. (14. 1.)

Wahl zu, ob er den Schiffer oder die Rhederey belangen will; der erstere ist ihm aber zu nichts gehalten, sondern kann nur dazu verpflichtet werden, aus dem Vermögen seiner Rheder Befriedigung zu schaffen, sofern nicht derselbe sich persönlich zugleich verpflichtete. Daraus folgt, daß in allen Fällen, in denen ein Schiffer nicht nur sein Schiff, sondern auch seine Person verband, der Contrahent auch einen Anspruch an dessen Vermögen hat [9]). Wo der Rheder aus Delicten des Schiffers nur subsidiair haftet, da ergiebt sich, daß er nur belangt werden kann, nachdem das Vermögen desselben nicht zureichend befunden ist. Dagegen steht denn auch heutiges Tages der Rhederey eine directe Klage gegen den Dritten aus den Handlungen des Schiffers zu. Die Klage ist in allen Fällen die Contractsklage, welche jedoch, wenn die Rhederey belangt wird, oder klagt, die adjectitia qualitas exercitoria erhält. Sobald aber der Schiffer das Schiff verlassen hat, d. h. sobald er aufgehört hat, Schiffer desselben zu seyn, kann gegen ihn selbst keine Klage weiter gerichtet werden, als er sich etwa persönlich verpflichtet haben sollte [10]).

§. 385. Pflichten des Schiffers gegen die Rheder.

Der Schiffer ist Bevollmächtigter, er muß daher den höchsten Grad des Fleißes aufwenden, und wird für jedes Versehen verantwortlich [1]). Sein Hauptzweck ist der Vortheil seiner Rheder; auf diesen hat er daher sein hauptsächlichstes Augenmerk zu richten. Daher hat er vor der Reise besonders darauf zu sehen, daß er sein Schiff in den gehörigen Stand setze, damit es See halten könne. Er hat es gehörig nachzusehen, zu calfaten, zu verdichten, wo es

---

9) L. 6. §. 1. D. de neg. gest. (3. 5.) L. 43. §. 1. de administr. tutor. (26. 7.) L. 15. C. eod. (5. 37.) L. 4. pr. §. 1. D. de re judicata (42. 1.).

10) L. 20. D. de instit. act. (14. 3.)

1) L. 3. §. 5. L. 5. §. 1. D. nautae caupones (3. 8.). *Stypmann* jus marit. P. IV. c. 15. n. 322. (*Heineccii* fasc. p. 556.) *Targa* ponderazione cap. 70. conf. *van Hall* l. c. I. p. 66 sqq.

nöthig ist, das Geräthe zu erneuern oder herzustellen, und für gute und gesunde Verproviantirung zu sorgen. Bey Einnehmung der Ladung hat er darauf zu achten, daß er sein Schiff nicht überlade [2]). Er hat ferner möglichst dafür zu sorgen, daß er ordentliche und tüchtige Seeleute engagire, und zwar sowohl, was ihre Zahl, wie ihr Geschick betrifft [3]). Zur besondern Pflicht ist es ihm gemacht, keine Leute anzunehmen, die nicht von demjenigen, welchem sie bisher dienten, ihre gehörige Entlassung haben [4]) und namentlich keinem seine Leute absichtlich abspenstig zu machen. Wo, wie in der Regel in den nordischen Häfen, für die Annahme des Schiffsvolks eine Behörde existirt, da muß er sich natürlich an diese wenden. Hierauf ist seine nächste Sorge die gehörige Einnahme und Stauung der Ladung. Ueber diese wird unten das Nähere vorkommen (§. 419. f.) Ist alles vorbereitet, so hat er nun mit denjenigen, die an ihn geliefert haben, Rechnung zu machen, und sich mit den erforderlichen Papieren zur Reise zu versehen (§. 392.) Während das Schiff noch im Hafen liegt, darf er in der Regel des Nachts nicht vom Bord gehen, und muß, wenn er nicht umhin kann, wenigstens das Commando einem Officier übertragen [5]).

Sodann muß er mit ehestem günstigen Winde segeln. Nach Römischem Rechte durfte vom ersten October bis ersten April kein Schiff in See gehen [6]). Nach den Hansa-Recessen durfte dieß von Martini bis Petri nicht geschehen. Jetzt kehrt man sich an

---

[2]) L. 7. §. 2. 3. L. 27. §. 23. D. ad L. Aquiliam (9. 2.). Oleron Seer. Arg. Art. 10. Wisbuy Seer. Art. 42. Hanseat. Seerecht Tit. III. Art. 2. Tit. V. Art. 1. 2. Consol. del mare, cap. 62. 63. Placat Philipps II. Tit van Schippers en Cooplieden, Art. 6. Ordn. der Börse von Antwerpen arg. Art. 10.

[3]) *Stracha* l. c. no. 35. *Casaregis* discursus 23. n. 67.

[4]) Wisbuy Seer. Art. 1. Hanseat. Seer. Tit. IV. Art. 1. 2. Placat Philips II. Tit. van Schiplieden Art. 3. S. auch schon L. 16. §. 1. D. de rei vind. (6. 1.)

[5]) Hanseat. Seer. Tit. III. Art. 3.

[6]) L. 3. C. de naufragiis (11. 5.).

diese Vorschriften nicht mehr, sondern die Schiffe versegeln zu jeder Jahrszeit. Aber demungeachtet hat der Schiffer, ehe er den Hafen verläßt, und zum eigentlichen in See gehen, den günstigen Moment abzuwarten [7]). Auf der andern Seite ist es wiederum seine Schuldigkeit, keinen günstigen Wind zu verliegen, sondern er muß, sobald die Ladung eingenommen ist, absegeln [8]).

Während der Reise ist es seine Schuldigkeit, darauf zu achten, daß das Schiffsvolk sich ordentlich und friedlich betrage, damit nicht durch Unfrieden das Schiff gefährdet werde; weshalb ihm selbst das Recht einer mäßigen Züchtigung eingeräumt ist [9]) Dagegen soll er selbst sich enthalten, ihnen Anlaß zu Streitigkeiten zu geben, und namentlich ihnen hinsichtlich ihrer Gage und der Lebensmittel ihr Recht angedeihen lassen [10]). Außerdem ist es ihm zur Pflicht gemacht, bey allen außerordentlichen Vorfällen das Schiffsvolk zu Rathe zu ziehen, ehe er sich zu einer ungewöhnlichen Handlung entschließt [11]). Doch ist die Schifffahrt jetzt ganz anders, als sie zur Zeit der Abfassung der alten Rechtsquellen war; man bemerke also: In allem rein technischen, sofern es in den Kreis der Kenntnisse des Capitains und Steuermanns gehört, kann ein Berathen mit dem Schiffsvolke nicht Statt finden; eben weil dazu wissenschaftliche Kenntnisse erforderlich sind, die man bey dem Schiffsvolke nicht voraussetzen kann. Hier beräth sich also der Schiffer mit seinem Steuermann. Dagegen giebt es gewisse andre practische Kenntnisse, die jeder Seemann schon durch die

---

7) L. 36. de rei vind. (6. 1.) *Straccha* P. III. n. 2. *Roccus* de nav. & naulo. n. 56. *van Hall* l. c. II. p. 67 sq. Oleron Seer. Art. 2. Wisbuy Art. 14.

8) L. 6. C. de navicular (11. 1.). Wisbuy Seerecht Art. 35. 41. Hanseat. Tit. V. Art. 4.

9) Consolato del mare, cap. 164. 165. Oleron. Seer. Art. 6. 12. Wisbuy Seer. Art. 24. Placat Philipps II. Tit. van Schiplieden Art. 2.

10) Oleron. Seer. Art. 12. 13. 17. Wisbuy Seer. Art. 26. 29. Hanseat. Seer. Tit. 3. Art. 5.

11) Oleron. Seer. Art. 2. Wisbuy Seer. Art. 14. 21. Placat Philipp II. Tit. van Schipbrekinghe. Art. 4. Consolato del mare, cap. 139.

Erfahrung erlangt; und überall, wo es weiter nichts als dieser bedarf, da geht der Schiffer mit dem Volke zu Rathe. Dies ist z. B. der Fall, wenn es in Frage steht, ob das leck gewordene Schiff sich wohl über dem Wasser erhalten werde, oder ob geworfen werden solle. Sind die Meinungen verschieden, so muß die Stimmenmehrheit entscheiden. Bey gleicher Stimmenzahl muß die Meinung, für welche sich der Schiffer entscheidet, vorgezogen werden. Da übrigens die Grenze sehr schwer zu ziehen, und es fast unmöglich ist, immer zu bestimmen, ob denn nun ein Fall von der Art sey, daß Kenntnisse der einen oder der andern Art zu seiner Beurtheilung erfordert werden, so ist auf der einen Seite den Schiffern dies Berathen mit den Seeleuten immer zu empfehlen, andrer seits aber zu behaupten, daß man den Schiffer nicht streng an den Beschluß der Mehrheit binden könne. Wenn ein Schiffer fest überzeugt ist, daß eine Maaßregel nothwendig sey, so muß er das Recht haben, sie vorzunehmen; sonst wird diese Berathung möglicher Weise gefährlich, während nie Gefahr zu befürchten ist; wenn nur ein Schiffer redlich seiner Ueberzeugung folgt. Merkwürdig ist es, daß, während in den älteren Rechtsquellen die Berathung mit dem Schiffsvolke überall vorgeschrieben ist, das Hanseatische Seerecht nicht einmal bey Gelegenheit der Bodmerey und des Seewurfes davon redet; was vielleicht darauf hindeutet, daß bey dessen Abfassung schon das Unzulängliche dieses Verfahrens eingesehen wurde. Noch weit weniger Nutzen kann aber die dem Schiffer in den älteren Gesetzen vorgeschriebene Berathung mit den an Bord anwesenden Rhedern und Befrachtern[12]) haben. Befragt werden müssen diese allerdings; allein ihre Meinung kann selten von Werth seyn, und den Schiffer binden wohl eigentlich nur in dem einen Falle, da entschieden werden soll, welche von mehreren im concreten Falle gleich nützliche Maasregeln erwählt werden solle; z. B. ob man werfen wolle, oder das Schiff auf den Strand setzen, oder dem Schiffe sonst einen Schaden zu-

---

[12]) Oleron. Seer. Art. 9. und die Note 11. citirten Stellen.

fügen, ob man einen Nothhafen suchen, oder das Schiff erleichtern und den Bestimmungsort zu erreichen suchen wolle ꝛc. Auch findet sich schon in dem Wisbuyschen Seerechte die Vorschrift, daß der Schiffer, wenn er nur mit seinen Leuten schwören kann, daß sie eine Maasregel nothwendig gehalten haben, durch den Willen der Kaufleute nicht gebunden seyn solle [13]). Ueberhaupt wird die ganze Vorschrift jetzt, sowohl was die Berathung mit dem Schiffsvolke wie mit den Kaufleuten betrifft, eben nicht allgemein beobachtet. Hat aber die Berathung einmal Statt gefunden, so sollte darüber ein Protocoll durch den Schiffer oder Steuermann aufgenommen werden, welches alle Seeleute, soweit sie des Schreibens kundig, unterschreiben müßten. Oder zum wenigsten sollte die Statt gehabte Berathung und das Resultat derselben in das Journal eingetragen werden.

§. 386. Fortsetzung.

Insbesondre Schiffsjournal.

Es ist nämlich eine fernere Pflicht des Schiffers, ein genaues Schiffsjournal zu führen, d. h. ein Buch, in welchem die Begebenheiten der Reise verzeichnet werden. Für den Anfang des Journals einen speciellen Zeitpunkt anzunehmen, ist unrichtig. Weder der Anfang des Ladens, noch die Ankunft des Steuermanns an Bord des Schiffes, kann als solcher angesehen werden, da Umstände bald das eine bald das andre verzögern oder beschleunigen können. Der Zeitpunkt, in welchem das Journal anhebt, ist vielmehr im allgemeinen der, da zuerst irgend etwas in Beziehung auf die bevorstehende Reise geschieht; also z. B. die Einnahme des Proviant, des Ballast, der Ladung u. dgl.

Das Journal ist in streng chronologischer Ordnung, und zwar Tagweise zu führen. In der Regel wird ein Schiffer ein Buch an Bord haben, dessen Seiten schon in Rubriken abgetheilt sind, die er nur auszufüllen braucht. Solche Rubriken sind das Datum,

---

13) Wisbuy Seer. Art. 20.

die Stunde des Tages, bey jeder derselben eine Rubrik für den Wind, der geweht hat, eine für die gesegelten Course, für die zurückgelegte Meilenzahl, und eine in welche alle besonderen, in keine dieser Rubriken passenden Ereignisse eingetragen werden. Um Irrthümern vorzubeugen pflegen nicht selten Schiffer und Steuermann jeder ein Buch für sich zu führen, welche dann verglichen werden, und aus denen dann erst das eigentliche Journal gebildet wird. Die Führung des Journals ist dem Schiffer zur Pflicht gemacht, weil derselbe nach Beendigung einer jeden Reise von seinem Handeln Rechenschaft soll geben können. Es ist daher mit der äußersten Genauigkeit zu führen. Doch kann man auf ein Schiffsjournal auf keinen Fall die Grundsätze anwenden wollen, die von der kaufmännischen Buchführung gelten, da man von einem Schiffer keine besondre Fertigkeit in der Abfassung schriftlicher Aufsätze fordern darf. Nur darf, wenn dasselbe Beweiskraft haben soll, keine Spur einer Verfälschung vorhanden seyn. Correcturen können aber um so weniger als solche gelten, da Irrthümer nicht unmöglich, und also deren Verbesserung auch nicht Verdacht erregend seyn kann, besonders da dem Schiffer eine Verbindlichkeit nur zur Führung des Journals, keineswegs aber der Cladden obliegt. Doch sind Correcturen durch wirkliches Ueberschreiben, nicht aber durch Radiren, oder gar durch Ausreißen von Blättern vorzunehmen. Dann wird die Natur des Statt gehabten Irrthums, und die Art der Verbesserung bestimmen müssen, ob, und wie weit ein Journal durch dieselbe an Beweiskraft verliere. Das Journal ist zwar Stundenweise zu führen, dem jetzigen Seeherkommen zufolge aber wird es täglich, und zwar Mittags 12 Uhr abgeschlossen, d. h. es wird aus dem Laufe des Schiffes während der abgelaufenen 24 Stunden nun das Resultat zusammengefaßt; und auch wohl in eine dazu bestimmte Rubrik eingetragen [1]).

---

[1]) Eine kurze Darstellung des Herganges auf dem Meere habe ich gegeben in meinen Bemerkungen über Havarie-Grosse. Hamburg 1823. S. 40 — 43.

Die größte Wichtigkeit aber erhält das Journal erst, wenn Ereignisse eintreten, die außerhalb der gewöhnlichen täglichen Begebenheiten liegen, und die dem Schiffer den Stoff zu seiner Rechtfertigung liefern sollen, wenn an dem Schiffe oder der Ladung Schaden entstand. Hier bildet das Journal die Grundlage zu der Verklarung oder dem Seeproteste (§. 449.). In der Erzählung dieser Begebenheiten soll daher auch vorzüglich die allergrößte Genauigkeit Statt finden. Man sollte, theils um gegen spätere Entstellung gesichert zu seyn, theils aber auch, weil man erwarten kann, daß zu einer Zeit, da eine Begebenheit noch in frischem Andenken ist, weniger ein Irthum möglich sey, fordern, daß diese sogleich, nicht blos in die erwähnte Cladde, sondern in das Journal selbst eingetragen werde. Nur liegt es in der Natur der Sache, daß dieses „sogleich" nicht heißen könne, in derselben Minute, sondern nur dahin erklärt werden dürfe, es solle keine unnöthige Verzögerung eintreten, also z. B. die Eintragung in das Journal geschehen, wenn die durch ein Ereigniß nothwendig gewordenen Arbeiten beendigt sind, (also z. B. wenn der Sturm sich gelegt hat) oder die Gegenwart des Capitains oder Steuermanns bey denselben nicht mehr nothwendig ist; oder mindestens in dem nächsten Zeitpunkte in welchen die Eintragung möglich ist, also z. B. am Schlusse der Wacht des Steuermanns (§. 397.) u. dgl. Das Journal schließt mit der Beendigung der Reise. Eine Reise ist bey einem vom Hause abgehenden Schiffe als beendigt anzusehen, wenn es wiederum zurückgekehrt, und entweder im Hafen festgemacht ist, oder, wenn es auch eine Rückladung hatte, wenn diese völlig entlöscht ist. Mit der folgenden Reise beginnt ein neues Journal, und es kann weder dem Schiffer, wie dieß wohl geschehen ist [2]), zur Pflicht gemacht werden, ein durch mehrere Reisen fortlaufendes Journal zu führen, noch ist es einmal zu empfehlen, daß dieß geschehe, da bey unvorhergesehenen Fällen, z. B. einem Kriege, möglicher Weise aus dem Journale

---

[2]) Vergl. Jacobsen a. a. O. S. 120.

über die frühere Reise sich Dinge ergeben können [3]) die nachtheilig werden können, und das Aufbewahren eines älteren Journals an Bord des Schiffes, bey den jetzt herrschenden Grundsätzen nie nützlich ist [4]).

Nicht zu vermengen mit dem eigentlichen Schiffsjournal sind zwey andre Bücher, die an Bord eines Schiffes geführt zu werden pflegen. 1) Das Lade- und Löschbuch. Dieses pflegt in der Regel durch den Steuermann geführt zu werden. In das Ladebuch nämlich werden die Waaren, so wie sie an Bord kommen, nach Stückzahl, Packung, Marken, Nummern ꝛc. eingetragen, und dabey bemerkt, von wem sie kommen. In das Löschbuch dagegen, wird, wenn Güter aus dem Schiffe genommen werden, dieß auf gleiche Weise eingetragen, und der Empfänger derselben ange-

---

3) Z. B. die Art des Handels in welchem ein Schiff früher beschäftigt wurde, und andere Dinge, die auf die Frage nach der Nationalität eines Schiffes einwirken.

4) Für die Frage, wann das Journal als beendigt anzusehen sey, ist die Antwort unbedingt die oben gegebene. Die Reise aus und zu Hause ist nur eine. Anders freilich kann es scheinen, wenn ein Schiff eine Regel daraus macht, in fremden Häfen Fracht zu suchen. Factisch können hier Schwierigkeiten entstehen, aber hinsichtlich des Princips ist zn bemerken: Wird ein Schiff nicht von dem Hafen aus befrachtet, in welchem es zu Hause gehört, sondern von einem dritten aus, so wird es entweder aus und zurück befrachtet; dann ist die Reise beendigt, wenn es in diesem Hafen zum Anker gekommen ist und resp. gelöscht hat. Oder es sucht nun in dem dritten Hafen wiederum Fracht, oder endlich, es segelt von diesem geradeweges nach seinem Heimathshafen zurück. In diesen beiden Fällen sollte das Journal als ganzes betrachtet werden, bis das Schiff wieder zu Hause ist, wenn nicht andere Umstände eintreten, wie z. B. Veränderung des Domicils, Jahrelanges Stilleliegen in einem dritten Hafen ꝛc. So lange Gesetze das Princip nicht festgesetzt haben, müssen hier im ganzen die Umstände entscheiden. In anderen Beziehungen, z. B. bey Assecuranzen ꝛc. treten andre Grundsätze ein. In Völkerrechtlicher Hinsicht bildet gleichfalls die Reise aus und zu Hause in der Regel ein Ganzes. Vergl. Sir William Scott in der Nancy, Rundsen. Jedoch hier natürlich nur in sofern nicht die Rückreise nach einem ganz neuen Plane geschah, was z. B. gerade in dem Falle des Frachtsuchens in dritten Häfen der Fall ist.

führt. Neuere Seerechte haben hin und wieder vorgeschrieben, daß diese Bücher geführt werden müssen.

2) Auch das Schiffsbuch ist gehörig davon zu trennen. Dieses Buch enthält alle Data, die das Rechnungsverhältniß zwischen dem Schiffer und der Rhederey betreffen; also Einnahme, Ausgabe, für Rechnung des Schiffes, die persönlichen Forderungen des Schiffers u. dgl. In dieses Buch gehört die nähere Specification derjenigen Victualien, die einem andern Schiffe, welches Mangel daran hatte, gegeben wurden; wenn gleich das Factum selbst auch im Journale nicht fehlen darf.

§. 387. Fortsetzung.

Vertheidigung gegen feindliche Angriffe.

Die älteren Seegesetze machen es dem Schiffer zur Pflicht, sich gegen feindliche Angriffe zu vertheidigen, und setzen selbst harte Strafen darauf, wenn dieß nicht geschieht [1]). Allein diese Vorschrift dürfte heutiges Tages, wo der Krieg mit Feuergewehr den Widerstand gegen bewaffnete Macht weit gefährlicher macht, schwerlich mehr anzuwenden seyn, wenn gleich auch neuere, besonders englische Gesetze, sie enthalten. Ich bin geneigt, so zu unterscheiden:

1) Befindet sich ein Schiffer in der Nähe eines Feindes, so ist es seine erste Pflicht, das Weite zu suchen. So lange wie er im Stande ist, ihm zu entkommen, ist es seine unbedingte Pflicht, zur Erreichung dieses Zweckes die äußersten Anstrengungen zu machen.

2) Ist es ihm nicht möglich zu entkommen, so ist weiter zu unterscheiden:

a) Er hat es mit einem wirklichen Feinde zu thun. Unter einem wirklichen Feinde verstehe ich hier:

aa) Seeräuber.

bb) Kriegsschiffe und Caper einer Nation, mit welcher die Nation, zu der er gehört, im Kriege begriffen ist.

---

[1]) Hanseat. Seer. 1591. Art. 35. 36. v. 1614. Tit. III. Art. 12.

cc) Kriegsschiffe und Caper einer kriegführenden Nation im Verhältniß zu der er den Charakter der Neutralität behauptet, in dem Falle, da er in irgend einer Handlung begriffen ist, welche diesen Character aufhebt; also z. B. wenn er dem Feinde dieser Macht Kriegscontrebande zuführt u. dgl. [2]).

In diesem Falle hat er sein Volk zusammen zu berufen, und mit demselben zu überlegen, ob eine Vertheidigung möglich und rathsam sey? Möglich und rathsam ist die Vertheidigung, wenn es wahrscheinlich ist, daß sie ihm gelingen werde. Ist dieß, oder ist der Erfolg mit einiger Sicherheit vorherzusehen, so ist er allerdings auch heutiges Tages verpflichtet zu erachten, sich zu vertheidigen. Ist dieß aber nicht, z. B. ist der Feind ihm zu mächtig u. dgl., so kann man ihn nicht verpflichtet halten, für ein Schiff oder eine Ladung, die doch verloren ist, sein und seiner Leute Leben in Gefahr zu bringen. Kann er durch eine Kriegslist sich wieder befreyen, oder kann er durch Unterhandeln, z. B. mit dem Seeräuber, den Verlust vermindern, so ist er dazu verpflichtet. Ersteres bietet die Gelegenheit; letzteres aber hat er unbedingt zu versuchen [3]). Denn gerade durch Tollkühnheit würde sich ein Schiffer verantwortlich machen, der Unmögliches versucht [4]) und es ist eben so sehr Unsinn, von einem Kauffahrtey-Schiffer auch nur besondre Tapferkeit fordern zu wollen.

---

2) Denn in diesem Falle tritt er zu dem Kaper ꝛc. in das Verhältniß eines Feindes. Uebrigens bedarf es wohl kaum einer Erwähnung, daß vorausgesetzt wird, daß er in dieser Lage sich mit Wissen der Rheder und Befrachter befinde.

3) Namentlich mit den Africanischen Capern kann man sich oft dadurch abfinden, daß man ihnen gutwillig einen Theil der Ladung überliefert. Dazu halte ich den Schiffer unbedingt befugt, da ja der Verlust, der nun in Havarie-Grosse kommt, dadurch für alle Interessenten vermindert wird. S. auch *van Hall* **de magistro navis II. p. 87. sqq.** Anders nach Englischem Rechte, wo gerade gegen diese Abhandlung ein Gesetz gerichtet ist. **Stat. 16. Charles II. c. 6.**

4) Nach dem bisherigen berichtigt sich leicht *Straccha* **de naut. P. III. n. 50.**

b) Wird endlich ein Schiffer von einem Kriegsschiffe oder Caper angehalten oder aufgebracht, der einer kriegführenden Nation angehört, in Beziehung zu der er rein den Character eines unverdächtigen Neutralen behauptet, der also unter keine der aufgezählten drey Rubriken kommt, so muß ihm jeder Widerstand streng verboten seyn. Nach dem heutigen Völkerrechte nimmt jede kriegführende Macht das Recht in Anspruch, neutrale Schiffe anhalten und durchsuchen zu lassen, und es ist dieses Recht selbst in Tractaten zwischen verschiedenen Mächten anerkannt worden [5]). Ein Schiffer, der sich hier widersetzen wollte, handelt also gegen das Völkerrecht, und macht sich selbst zu einem Feinde des Anhaltenden. Dadurch aber geräth Schiff und Ladung erst in eine Gefahr, die an sich überall nicht existirte.

Die Aufbringung eines Schiffes soll freilich erst geschehen, wenn Umstände vorhanden sind, welche den rein neutralen Character zweifelhaft oder das Schiff sonst in den Augen eines Kriegführenden verdächtig machen; und es kann allerdings der Fall eintreten, daß sie widerrechtlich geschieht. Aber auch in diesem

---

5) Das Nähere unten. Von Verträgen vergleiche u. a. folgende: zwischen Frankreich und Holland, 21. Dec. 1739. Art. 21. (bey *Rousset* recueil XIV. p. 447 ff.); zwischen Sicilien und der Türkey 7. April 1740. Art. 11.; zwischen Frankreich und Dännemark 23. Aug. 1742. Art. 22.; zwischen Schweden und Sicilien 30. Juni 1742. Art. 24; zwischen Holland und Sicilien 27. August 1753 Art. 24., sämmtlich in *Wenck* codex juris gent. Lips. 1781 — 1788. Ferner den zwischen Rußland nnd England 20. Juni 1766. Art. 10.; zwischen Hamburg und Frankreich 1. April 1769. Art. 23.; zwischen Frankreich und Nordamerika 6. Febr. 1778. Art. 27.; Spanien und der Türkey 14. Sept. 1782. Art. 11.; Nordamerika und Holland 8. Oct. 1782. Art. 26; Schweden und Nordamerika 3. April 1783. Art. 25.; Preußen und Amerika 10. Sept. 1785. Art. 15.; Rußland und Oesterreich 10 Nov. 1785. Art. 13. (15); England und Frankreich 26. Sept. 1786. Art. 26.; Frankreich und Rußland 11. Januar 1787. Art. 31.; Rußland und Portugal 20. December 1787. Art. 25. und mehrere in *v. Martens* recueil de traités.

Falle muß man den Schiffer verpflichtet halten, jede Widersetzlichkeit zu vermeiden. Nach den jetzigen Begriffen soll er sein Heil allein auf gerichtlichem Wege suchen, selbst wenn er und sein Volk mißhandelt wäre [6]). Er darf daher auch in diesem Falle sich nicht widersetzen, weil er Schiff und Ladung in Gefahr bringt, wenn er nicht sich so beträgt, daß er durchaus neutral sey [7]).

§. 388. Fortsetzung.

Pflicht die Reise nicht zu verändern.

Eine fernere Pflicht des Schiffers ist es, die bestimmte Reise auf dem geraden Wege zu vollenden, und nicht von demselben abzuweichen. Unter dem geraden Wege ist immer derjenige zu verstehen, der am schnellsten nach dem Bestimmungshafen führt. Aber es ist natürlich keine Abweichung, wenn das Schiff nach zwey Häfen, gleichviel ob cumulative oder alternative, bestimmt war, und nun zuerst nach dem zuerst genannten segelt. Gleichgültig ist es auch, ob diese Bestimmung von der Rhederey selbst getroffen war, oder ob sich der Schiffer in den Fällen, in welchen er dazu authorisirt war, contractlich dazu bestimmte, sofern man hier nur alle Rücksicht auf den Assecuranzcontract bey Seite setzt. Durch jede andre Abweichung wird der Schiffer seinen Rhedern verantwortlich, wenn Schaden daraus entsteht [1]).

---

6) Von der Genugthuung für Mißhandlungen beym Aufbringen redet unter andern der Handelstractat zwischen England u. Frankreich 26. Sept. 1786. Art. 42. *v. Martens* recueil II. p. 704. ff.

7) Warnende Beispiele sind die Entscheidungen des Englischen Admiralitätsgerichts in den Sachen der Maria, Paulsen; (*Robinson* admiralty reports I. 340.) der Elsabe, Maas; (*Robinson* l. c. IV. 408.) Verglichen zu werden verdient auch der Fall der spanischen Schiffe *St. Juan Baptista* und der *Furissima conception* wegen der höchst gerechten Interpretation des Princips.

1) Wisbuy Seer. arg. Art. 53. Hanseat. arg. Art. 15. Tit. VII. Consolato del mare, cap. 99. 208. 209. Vergl. Valin ad art. 24. 32. tit du capitaine de l'ordonnance, (II. 1.) Die Schriftsteller handeln in der Regel die Abweichung von der Reise blos bey den Assekuranzen ab, wo aber die Grundsätze nothwendig mannigfachen Modifi-

In einigen Fällen jedoch muß man einem Schiffer das Recht allerdings zugestehen, von seiner Fahrt abzuweichen:

1) Wenn er in solcher Noth ist, daß er einen Nothafen, oder wenigstens Land suchen muß.

2) Wenn er contractlich eine Convoy sucht.

3) Wenn er vom Feinde verfolgt wird.

4) Wenn sein Bestimmungshafen blockirt ist, und er deshalb einen andern aufsuchen muß.

5) Wenn er einem in seiner Nähe befindlichen Schiffe, das sich in Noth befindet, zu Hülfe kommen muß.

Der erste Fall ist klar; hinsichtlich des Aufsuchens der Convoy wird es immer sehr auf die Uebereinkunft zwischen dem Schiffer und den Befrachtern ankommen. Man würde z. B einem Schiffer keine Abweichung von seinem Course gestatten können, um eine Convoy aufzusuchen, wenn er sich blos verbunden hatte, auf Convoy zu warten. Dagegen muß es ihm (um ein entgegengesetztes Beyspiel zu haben) gestattet seyn, eine Strecke abzuweichen, wenn er, etwa durch Zufälle der See, von der Convoy getrennt worden. In allen Fällen dieser Art lassen sich keine abstracte Regeln geben; richtiger Tact und allgemeine Grundsätze müssen die Leiter seyn. Der dritte und vierte Fall sind wieder klar. Hinsichtlich des fünften läßt sich freilich weder ein altes noch neues Gesetz anführen. Allein es scheint in der Natur der Sache zu liegen, daß ein Schiff in der Noth nicht verlassen werden dürfe, und daß es daher jedem andern wohl zukomme, ihm Hülfe zu leisten. Unmöglich kann aber eine Handlung die nicht blos die Menschlichkeit fordert, sondern die unbedingt Gewissenspflicht ist, einem Schiffer untersagt seyn, oder gar als Versehen angerechnet werden [2]).

---

cationen unterliegen müssen. S. übrigens *Stypmann* l. c. p. 5. 18. *Kuricke* l. c. p. 724. *Loccenius* l. c. p. 934. (sämmtlich nach *Heineccii* fasciculus) *van Hall* l. c. II. p. 51.

2) Beherzigungswerth ist, was Sir W. Scott in dem Falle des jonge Jacobus, Baumann, äußert. Die Sache war rein und das Schiff

In allen Fällen aber ist es eine Pflicht des Schiffers, die Abweichung nicht weiter auszudehnen, als unumgänglich nothwendig ist. Er hat also, wo er einen Nothhafen sucht, wo er wegen Blockade abweicht, den nächsten Hafen aufzusuchen, insofern er nicht, in dem zuletzt erwähnten Falle nach einem bestimmten Hafen hingewiesen wird. Er hat, wo er ein Schiff oder Mannschaft rettet, sich ihrer sobald zu entledigen, wie möglich u. dgl.

In allen anderen Fällen hat der Schiffer nicht nur allen Schaden zu ersetzen, sondern er soll nach den Seegesetzen selbst bestraft werden, und es schützt ihn selbst gegen diese Strafe nicht, wenn er Unwissenheit oder Unerfahrenheit vorschützt [3]).

§. 389. Fortsetzung.

Einen Lootsen zu nehmen. — Fernere Pflichten während der Reise.

Sowohl beym Auslaufen aus dem Abgangshafen, wie beym Einlaufen in den Bestimmungshafen, oder wenn er aus Noth

---

hätte doch wohl zurückgegeben werden müssen, aber es trat hier der Fall ein, daß dieses Schiff die, etwa **170** Mann starke, Besatzung eines englischen Kriegsschiffes gerettet und aufgenommen hatte. Wie es mit ihnen in Yarmouth kam, nahmen sie ihm seine Papiere ab und behaupteten nnn, es aufgebracht zu haben, weil sie es in Verdacht hatten, französische Waaren an Bord zu haben. Sir W. Scott äußerte u. a. —/— „but if the ship had really belonged to an enemy, in my opinion, the character of enemy itself must have been blotted out and obliterated by such a service as this“ und am Ende „Upon the whole, I think, there does appear great merit upon the part of the master, with respect to the preservation of so many lives of his Majesty's officers aud crew. and I am of opinion that the court is bound to act as liberally as it can. I shall therefore restore the ship and shall give the freight and expenses and private adventure, and a reasonable demurrage (Liegegeld), during the time the vessel has been detained; *and I desire that these may all be estimated by the registrar and merchants in the most favourable manner.* Vergl. Robinson l. c. p. 245. 248. vol. I. Man übersehe besonders den gesperrt gedruckten Nachsatz nicht.

3) *Kuricke* ad jus marit. hanseat. ad art 19. Tit. IV. n. 16. apud *Heineccium* p. 725. Auch Wisbuy Seer. arg. Art. 2. Hanseat. Seer. Art. 1. Tit. III.

einlaufen muß, hat der Schiffer sich der Hülfe eines Lootsen zu bedienen. Versäumt er dieß, und entsteht Schade auf dem Reviere, so ist er verantwortlich für denselben [1]), und neuere Gesetze bestimmen sogar auch dann eine Geldstrafe, wenn kein Schade entsteht.

Diese Gesetze reden freilich nur von dem Falle, da ein Schiffer in ihm unbekannte Gewässer kommt, und es könnte scheinen, als sey er auch nur in diesem Falle verpflichtet, mit einem Lootsen zu fahren. Französische Schriftsteller haben hier allerdings eine Controverse aufgeregt [2]). Allein da in allen zur See handelnden Staaten jetzt Lootsen förmlich angestellt sind, so muß der Schiffer, der ja den höchsten Grad des Fleißes aufwenden muß, sich auch beym Aus- und Einlaufen ihrer bedienen. Die in den älteren Seegesetzen vorkommende Bemerkung, die übrigens nur enunciativ ist, kann um so weniger in Betracht kommen, als dort keineswegs von eigentlichen Revier-Lootsen, sondern von Küsten-Lootsen (pilotes lamaneurs, pilotos lemanes, locman) die Rede ist. Diese nun sollte der Schiffer nehmen, wenn er in Gewässer kam, die er nie besucht hatte. Das hatte in den Zeiten der Kindheit der Schiffahrt Sinn; aber jetzt, wo der Schiffer mit Hülfe des Compasses, der Seecharte und astronomischer Beobachtungen sich überall orientirt, wo überdieß die Küstenfahrt nicht die Regel ist, giebt es für ihn keine unbekannte Gewässer. Dagegen aber fordern die Reviere, die noch überdieß, nach Verlauf einiger Zeit, sich nicht selten verändern, eine genaue Kenntniß des Fahrwassers, welches sich aus rein nautischen Observationen nicht beurtheilen läßt. Ein Schiffer ist daher in Culpa, wenn er keinen Lootsen nimmt, und

---

1) Wisbuy Seer. arg. Art. 36. Hanseat. Tit. III. Art. 18. Placat Philipps II. Tit. van Schipbrekinghe Art. 9. Consolato del mare, cap. 247. Guidon de la mèr ch. 5. art. 19. S. auch schon L. 13. §. 2. locati (19. 2.) Vergl. überhaupt *Stypmann* l. c. III. V. n. 18 *Loccenius* l. c. II. 1. n. 9. *van Hall* l. c. II. p. 46. sqq.

2) Vergl. *Emerigon* l. c. T. I. p. 402. *Cleirac* l. c. ad art. 24 der jugem. d'Oleron dagen *Valin* sur l'Ordounance ad art 10 des pilotes lemaneurs und *Boulay-Pat* l. c. I. p. 401.

seinem Schiffe Schaden zufügt. Der einzige Fall kann ihn von der Verantwortlichkeit befreyen, wenn er darthut, daß er außer Stande war, einen Lootsen zu erhalten; und auch dieser Fall nur, wenn er die erforderlichen Schritte dieserhalb gethan; also z. B. die nöthigen Signale gegeben hat ꝛc.

Die Pflichten und Rechte, die ein Schiffer hat, hat er ohne Rücksicht auf außerhalb liegende Verhältnisse, und man kann durch solche an sich keine Modificationen begründen lassen. Allein der Schiffer soll sich in die Stelle der Rheder setzen, und als deren Bevollmächtigter den höchsten Grad des Fleißes aufwenden. Daher darf man wohl von ihm verlangen, daß er sich nach demjenigen richte, was der heutige Gang der Schiffahrt mit sich bringt. Er kann also auch voraussetzen, daß seine Rheder versichert seyen. In allen Fällen daher, in welchen sich etwas zuträgt, dessen Kenntniß ihnen in dieser Beziehung nothwendig oder nützlich seyn kann, hat er ihnen förderſamst Nachricht zu geben. Man kann ihm für die Nachrichtgebung weder eine Frist von vier und zwanzig Stunden vorschreiben noch gestatten [3]), sondern kann es ihm nur zur Pflicht machen, zu schreiben oder zu senden, sobald es ihm möglich ist, was denn in der Regel auf eine längere Frist hinausläuft, aber auch im concreten Falle eine kürzere seyn kann.

Die Pflichten, die ihm hinsichtlich der Ladung obliegen, werden passender unten im sechsten Abschnitte erläutert; hier nur die allgemeine Bemerkung, daß der Schiffer auch schon gegen seine Rheder eine Verbindlichkeit hat, auf die Ladung die höchste Sorgfalt zu verwenden; weil er alles vermeiden und beseitigen muß, was das Schiff der Gefahr aussetzt, in Anspruch genommen zu werden.

§. 390. Fortsetzung.

Nach Beendigung der Reise.

Wenn der Schiffer an seinem Bestimmungsorte ankommt, ist es seine erste Pflicht, daß er sich mit den Hafenpolizey-Gesetzen

3) Wie Jacobsen a. a. O.

bekannt mache, und dieselben befolge. Wo nicht etwa ein Beamter angestellt ist, der ihm seinen Platz anweiset, da hat er einen möglichst guten und bequemen Platz zu suchen. Besonders ist er zu einer sicheren Hinlegung des Schiffes gehalten, wenn er nicht in den Hafen kommen kann, sondern, etwa seiner Tiefe wegen, auf dem Strome liegen bleiben muß. Ist er in den Hafen gekommen, so muß er sein Schiff gehörig fest machen. Besondre Vorschrift ist es, daß er auf seinem Anker einen Boje (buoy) haben soll [1]). Wird ein andres Schiff durch seine Vernachlässigung dieser Regel beschädigt, so ist er verantwortlich für den Schaden, nicht allein dem Beschädigten, sondern, wenn dieser sich an das Schiff hält, auch seinen Rhedern. Doch kann er sich durch seinen und seiner Leute Eid von der Schuld reinigen, der in dem Falle, da einem andern, durch sein ohne Boje liegendes Anker Schade entstand, speciell dahin geht, daß zur Zeit, wie das Anker geworfen worden, eine Boje auf demselben gewesen, und daß sie nicht anders wissen noch glauben, als daß der Boje zur Zeit der Beschädigung sich noch darauf befunden habe, also bey dieser selbst die Bojen-Leine gebrochen seyn müsse [2]).

Dann hat er förderſamſt seinen Rhedern Nachricht zu geben (§. 389.), und nun die erforderlichen Schritte zu thun, um zum Entlöschen der Ladung oder des Ballast zu gelangen. Hatte er mit Seeunfällen zu kämpfen, die ihn fürchten lassen, daß er Beschädigungen an dem Schiffe oder der Ladung habe, oder sind ihm sonst auffallende Ereignisse begegnet, so hat er auch die durch die Landesgesetze vorgeschriebenen Formalitäten zu beobachten, und namentlich seine Verklarung (§. 448.) zu belegen (Seeprotest einzulegen, Rapport, Consulat zu machen [3]).

---

1) Wisbuy Seerecht Art. 28. Hanseat. Seer. Tit. X. Art. 2 — 4. Ord. de la marine art. 5. tit. des ports (IV. 1.). Ord. Carls V. 1551. Art. 49. Plaçat Philipps II. Tit. van Schepen die malcanderen beschadigen. Art. 4. bey Verwer S. 119.

2) Dieß ist der Inhalt des Eides (jetzt wohl der Verklarung) nach dem angef. Art. 4. des Hanseatischen Seerechts.

3) Schon das Römische Recht hat ähnliche Vorschriften. S. L. 2. 3. C de

Ist der Schiffer nach Hause zurückgekehrt, so ist es seine Schuldigkeit, seinen Rhedern Rechnung abzulegen [4]). Er soll ihnen eine vollständige und aufrichtige Specification über alle Einnahmen und Ausgaben geben; wer etwas verschweigt, oder unterschlägt, wird nach dem Hanseatischen Rechte als Dieb bestraft [5]). Das Placat Philipps II. setzt auf die Unterlassung eine Strafe von 200 Gulden. In alten Zeiten geschah die Rechnungsablage in einer Versammlung, zu der der Schiffer sämmtliche Rheder einladen mußte, und in der sie bey Strafe erscheinen mußten [6]). Doch verlangt das Consulat, daß die Rheder die Rechnungsablage fordern. Geschah dieß nicht, so können sie, im Fall der Schiffer starb, an seine Erben nur Anspruch machen, wenn er etwas schriftliches hinterließ, und es steht ihnen nicht einmal andre Beweisführung frey [7]). Jetzt geschieht die Abrechnung wohl mit dem dirigirenden Rheder, und allenfalls durch eine schriftliche Nachweisung, die den übrigen mitgetheilt wird. Zu allen in Rechnung gebrachten Posten von einigem Belange muß der Schiffer die Belege beybringen. Andre justificirt er durch Vorlegung seines Schiffsbuches. Nach Richtigbefinden haben ihm seine Rheder eine generelle Quitung zu ertheilen, und können ihn, den alleinigen

---

naufragiis (11. 5.). Der gebräuchlichste Name ist wohl Seeprotest; der Ausdruck Verklarung kommt am häufigsten in den nordischen Häfen vor. Rapport ist der französische Ausdruck, und Consulat sagte man an den Küsten des Mittelländischen Meeres früher, weil die Richter in den Seesachen Consuln hießen. Die älteren Seerechte reden immer nur von einem Eide des Capitains und seiner Leute.

4) Hanseat. Seer. Tit. XII. Art. 1. 2. Placat Philipps II. Tit. van Schippers ende Cooplieden Art. 10. Consol. del mare cap. 237. 238. 239 sq. Ord. Carls V. 1551. Art. 45. Bremer Verordnung 1687. Art. 5. 6.

5) Hanseat. Seer. Tit. XII. Art. 3.

6) Dasselbe a. a. O. Art. 1. Wer zum ersten Male ausblieb, bezahlte 2 Thlr.; wer auch das zweyte Mal nicht erschien, mußte sich den Beschluß der Uebrigen gefallen lassen.

7) Consolato del mare cap. 238.

Fall eines dolus ausgenommen, nach deren Ertheilung, nicht weiter in Anspruch nehmen [s]).

§. 391. Besondre Pflichten in Kriegsfällen [1]).

Die Pflichten, die dem Capitain in Beziehung auf die Ladung und in Havariefällen obliegen, können erst unten in ihrem Zusammenhange erläutert werden. Aber sein Benehmen in dem Falle, da er von einem Kriegsschiffe oder Caper aufgebracht wird, ist hier zu erörtern. Dies war in einen eignen §. und zwar bis an das Ende dieses Abschnittes zu verweisen, weil diese Pflichten sowohl in solche während der Reise, wie in solche nach beendigter Reise zerfallen, also nicht eigentlich in eine dieser Rubriken gehören.

Als allgemeine Pflicht läßt sich hier jedoch nur die aufstellen: Er muß alles thun, wodurch er im Stande ist, das Eigenthum seiner Rheder zu retten, und alles vermeiden, was Gefahr für dasselbe herbeyführen, oder die vorhandene Gefahr vergrößern kann. Alles übrige folgt hieraus. Die Natur des Falles und seine Lage müssen ihm jedes Mal sagen, wie er diesen seinen Zweck erreichen könne. Doch kann man, da dieser Fall zu den außerordentlichen zu zählen ist, und nicht zu denjenigen gehört, für die er eigentlich angestellt erscheint, weder besondre Gewandheit, noch auch nur eine ausgezeichnete Geistesgegenwart von ihm fordern. Er handle nach bester Ueberzeugung, so wird er sich selbst am besten sicher stellen.

Rhedern die ihre Schiffer instruiren wollen, und auch Schiffern, wenn sie dieß lesen sollten, sind etwa folgende Cautelen zu empfehlen:

---

[s]) Alle Ausnahmen, die der wohlunterwiesene Schiffer S. 121 aufstellt, sind im Grunde keine Ausnahmen von dem Princip. Der dolus allein begründet eine wirkliche Ausnahme. Er muß aber diese Wirkung haben, weil jeder dolus eine neue Verbindlichkeit begründet. Dann bedarf es auch der Klagelieder nicht, die Jacobsen S. 160. erhebt. Uebrigens enthält der von ihm S. 161. erzählte Fall einen wirklichen dolus.

[1]) Die Kriegsrechtlichen Grundsätze unten Abschnitt X.

1) Erfährt ein Schiffer in See den Ausbruch eines Krieges, so wird er, besonders wenn er einer der im Kriege begriffenen Nationen angehört, wohl thun, wenn er, wo dieß angeht, in den nächsten Hafen, den er außerhalb des Landes des Feindes erreichen kann, einläuft, und Verhaltungsbefehle seiner Rheder und Befrachter erwartet. Der neutrale Schiffer muß in diesem Falle seine Lage übersehen können. Kann der neutrale Character seines Schiffes in Zweifel gezogen werden, oder ist seine Ladung, entweder durch sich selbst, wie z. B. Waffen und andre Kriegscontrebande, oder durch die Person ihres Eigenthümers, z. B. wenn er von einem der kriegführenden Länder kommt, oder durch ihre Bestimmung, z. B. wenn er nach einem der kriegführenden Länder bestimmt ist, verdächtig, so muß er dieselbe Vorsicht anwenden. Es versteht sich dabey, daß diese erst nöthig wird, sobald wirklich die Gefahr da ist, oder nahe bevorsteht. Man hält Schiffer verpflichtet, sich bey allen passenden Gelegenheiten zu erkundigen.

2) Erfährt ein Schiffer, daß sein Bestimmungshafen blockirt sey [2]), so wende er die gleiche Vorsicht an, sobald ihm dies möglich ist. Die Meinung Jacobsens, nach der ein Schiffer nie die Höhe des blockirten Hafens suchen dürfe, ist eben so wenig unbedingt zu billigen, wie die von Glashof, nach der er sich immer hier erkundigen soll [3]). So lange ein Schiffer die

---

[2]) Einiges hierüber enthält C. Glashoff Sammlung einiger bey der Schiffahrt und dem Assecuranzgeschäft vorkommenden Fälle, Heft IV. Hamburg 1802. S. 30 ff., was aber nicht durchweg richtig ist.

[3]) Jacobsen a. a. O. S. 140. steht schon der allgemeine Grundsatz entgegen, daß die kriegführende Macht als solche nur Rechte erwerben könne, soweit ihre Gewalt reicht. Daher auch die Folgen einer Verletzung der Blockade eigentlich erst eintreten sollten, nachdem ein Schiffer durch den Commandanten des Blockadegeschwaders gewarnt ist, und doch in den blockirten Hafen einzudringen sucht. So ist dies unter andern bestimmt in der Convention zur Herstellung einer bewaffneten Neutralität zwischen Rußland, Schweden und Dännemark vom 16. Dec. 1800. Art. 3. (In *v. Martens* recueil VII. p. 518.) Glashoffs Grundsatz S. 30. a. a. O. kann dagegen unter Umständen gefährlich werden. Denn der Grundsatz, daß ein Schiff von dem Blockadegeschwa-

Blockade nicht kennt und nicht zu kennen braucht, d. h. so lange sie ihm nicht bekannt ist, und nicht zugleich seine Unwissenheit ihm als Schuld angerechnet werden darf, möge er ruhig seinen Cours segeln; sobald er aber früher gewarnt wurde, muß er sich in Acht nehmen, seinen Cours nach dem blockirten Hafen fortzusetzen. Besonders aber ist Schiffern unter allen Umständen davon abzurathen, ihre Erkundigung über die Art einer ihnen bekannt gewordenen Blockade an der Mündung des blockirten Flußes oder Hafens zu machen; da man verlangt, daß sie sie mindestens in benachbarten Häfen anstellen [4]). Der vorsichtige Schiffer bemerke in seinem Journale, wann er die Nachricht von der Blokade erhalten habe, und nehme sofort einen andern Cours. Denn auf Verheimlichung kann er selbst in dem Falle, daß auf seinen Schiffspapieren nichts bemerkt wäre, selten rechnen. Befindet er sich noch nicht ferne von dem Hafen, in welchem seine Ablader leben, so kehre er nach diesem zurück; sonst aber laufe er in den nächsten Hafen ein, und zwar, wo möglich in einen Hafen, der keiner der kriegführenden Mächte gehört. Will er ganz vorsichtig seyn, so wende er sich hier sofort an seinen Consul, sofern sich einer daselbst befindet. Auf jeden Fall belege er sogleich seine Verklarung, und versäume es nicht, sofort seinen Befrachtern und

---

der gewarnt werden müsse, gilt nur, so lange es sich in entschuldbarer Unwissenheit befindet. Daher die im Text aufgestellte Distinction. Vergl. in beyder Hinsicht die Entscheidungen Wllm. Scotts in Sachen des Mercurius, Gerdes; des Frederick Moltcke, Boysen; der Vrouw Judith, Volkerts; der Columbia, Weeks in *Robinsons* admiralty reports I. 80 f. 86 f. 150 f. 154 ff.

4) Ausgesprochen durch Sir William Scott in dem Falle der Betsey, Goodhun, wo, bey gänzlichem Mangel eines Verdachtes zu Gunsten der Americaner, jedoch nur gewissermaßen, eine Ausnahme gemacht wurde, wegen der großen Entfernung; und später in dem Fall des Posten Hylt; wo der Fall der Betsey als Autorität citirt wurde, das Gericht aber erklärte: „der Fall von America ist anders; und doch, auch bey ihnen" (Schiffen von dort) „muß behauptet werden, daß der blockirte Hafen nicht der schickliche Ort zur Einziehung von Erkundigungen ist." Das Schiff wurde condemnirt. *Robinsons* reports I. p. 332 sqq. S. auch noch *Bynkershoeck* quaest. jur. publ. I. cap. II. p. 90.

Rhedern Nachricht zu geben, und Verhaltungsregeln zu verlangen. Besteht seine Ladung aus verderblichen Waaren, so sorge er für deren Conservation. Die Ladung zu verkaufen, halte ich ihn nicht befugt und er wird auch auf Vorstellung an die Regierung oder Gerichte schwerlich die Erlaubniß dazu erhalten, wenn nicht besondre Umstände vorhanden sind [5]).

3) Für den Fall einer Anhaltung durch Schiffe einer kriegführenden Macht bemerke man etwa folgendes:

a) Segelt ein Schiffer nach Ausbruch des Krieges, und nachdem er diesen in Erfahrung gebracht hatte ab, so hat er, wenn er zu einer der kriegführenden Nationen gehört, entweder seine Instructionen; dann befolgt er diese. Oder es fehlt ihm an Instructionen. Dann muß er den Umständen nach handeln, also zuerst bey Annäherung eines feindlichen Schiffes sein Heil in der Flucht suchen, und wo ihm diese nicht möglich ist, sich, wo er kann, vertheidigen. Zum Ergeben kommt er hier immer früh genug.

b) Ein Gleiches gilt von neutralen Schiffen, die durch den Zweck ihrer Reise zu Feinden einer der kriegführenden Mächte werden, also z. B. die Kriegscontrebande, feindliches Eigenthum geladen haben ꝛc.

c) Ganz anders handle der neutrale Schiffer, dessen neutraler Character nicht in Zweifel gezogen werden kann. Jede Widersetzlichkeit bleibe hier fern (§. 387.), und selbst Flucht ist nicht unbedingt zu empfehlen. Sobald der Schiffer ein Kriegsschiff oder einen Caper noch in der Ferne, oder selbst auf sich zukommend erblickt, kann man ihm einen Versuch zu ent-

---

[5]) Glashoff meint S. 34. a. a. O., die Erlaubniß könne ihm gar nicht abgeschlagen werden. Allein, wenn nicht gänzlicher Verderb zu fürchten ist, wird eine einseitige Vorstellung an die Gerichte, auf die die Eigner der Ladung nicht gehört werden können, schwerlich Erfolg haben. Einer Autorisation durch die Regierung würde immer schon die Incompetenz entgegenstehen.

wischen nicht verdenken, wiewohl er immer fürchten muß, daß er, wenn irgend andre Umstände hinzukommen, dadurch verdächtig werde. Ist aber das Schiff in seiner Nähe, oder ist gar das Signal gegeben [6]), so darf er auf keinen Fall zu entkommen suchen. Vielmehr ist der Schiffer verpflichtet beizulegen, und wenn es verlangt wird, Anker zu werfen. Vertheidigt er sich, so wird er, (wenn er nicht etwa der stärkere ist, natürlich) genommen, und condemnirt. Sucht er zu entkommen, so erhält er eine Lage. Kommt nun die Chaluppe des Kriegsschiffes oder Capers an Bord, so hat er den damit ankommenden seine Papiere unweigerlich auszuhändigen, und darf seine Reise erst fortsetzen, wenn ihm dazu nach Durchsicht der Papiere der Commandirende jenes Schiffes die Erlaubniß ertheilt. Findet dieser Verdacht, und will ihn aufbringen, so muß er sich ruhig fügen, jener möge dazu hinlängliche Ursachen haben oder nicht. Fängt nun in dem Hafen, nach welchem er aufgebracht wird, nicht etwa der Caper, oder wer ihn sonst genommen hat, ein gerichtliches Verfahren an, so hat er die Ordres seiner Rheder abzuwarten, ob er eine Reclame einleiten solle oder nicht. Auf jeden Fall aber steht es ihm zu, und es ist ihm in der Regel zu empfehlen, sich nach einem verständigen Correspondenten umzusehen; und wo ein solcher befindlich, sich des Beystandes seines Consuls zu versichern. Auch hat er sich, so viel wie möglich, Gewißheit über dasjenige zu verschaffen, was ihm denn nun eigentlich zur Last gelegt wird, und sich in den Gesetzen, nach denen sein Fall zu entscheiden ist, zu orientiren. Daß er sich überhaupt mit einem Rechtsbeistande zur Vertheidigung versehen müsse, ist klar; aber seine nähere Kenntniß des rechtlichen Princips ist erforderlich, damit er wisse, wie weit er in den mit ihm anzustellenden Verhören gehen

---

6) Das Signal pflegt durch einen blinden Kanonenschuß gegeben zu werden. Daher nähert sich das Kriegsschiff auf Kanonenschuß-Weite.

dürfe. Rheder müssen von ihren Schiffern nicht verlangen, daß sie Unwahrheiten vorbringen. Wo die Vernehmung eine eidliche ist, versteht sich dieß schon von selbst; aber es ist, wenn die Sache nur sonst rein ist, nichts gefährlicher, als wenn der Schiffer nun recht klug seyn will, und Vertheidigungsgründe zusammenstellt, die am Ende die ganz unverdächtige Sache verdächtig machen. Besonders auch hüte sich der Schiffer vor allem Nichtwissen solcher Dinge, die ihm bekannt seyn müssen. Wo er freylich durch kluges Schweigen verhindern kann, daß nicht Verdacht entstehe, da kann man nichts dagegen einwenden [7]).

Vorzüglich auch nehme sich der Capitain davor in Acht, daß er nicht, in übel verstandenem Eifer, Güter oder Papiere auf die Seite schaffe. Er exponirt dadurch das Schiff, mindestens die Fracht, und kann die Ladung verdächtig machen [8]).

4) Kein neutraler Schiffer gehe unter Convoy von Schiffen einer der kriegführenden Mächte, und er vermeide überhaupt Convoyen, die den Zweck haben, Anhaltung durch Gewalt zu verhindern. Beydes würde die Gefahr der Confiscation nach sich ziehen [9]).

---

[7]) In England sind **34** sogenannte **standing interrogates**, die jedem Schiffer und seinen Leuten vorgelegt werden. Diese sollte ein Schiffer sich im Fall eines englischen Krieges verschaffen und an Bord haben. Dann weiß er und sein Volk wenigstens ohngefähr, was sie gefragt werden, und können sich auf Antworten richten.

[8]) Die Rising Sun, Wilkye. ***Robinsons*** **reports II. 108.** Polly, Lasky, **ibid. II. 362.**

[9]) Schweden, welches überhaupt die erste Macht war, welche (**1653**) das Duchsuchungsrecht bestritt, verlor in dem englisch-französischen Kriege mehrere Schiffe dadurch, daß der Commandant der Convoy Ordre hatte, Gewalt mit Gewalt zu vertreiben. Vergl. den Fall der Maria, Paulsen (**11.** Juni **1799**), und die gelehrte und gründliche Auseinandersetzung Sir Will. Scotts daselbst in ***Robinsons*** **Admiralty reports I. 340 f.**; der Elsabe, Maas, ibid. IV. 408. f. S. auch noch ***Vattel*** **droit des gens, ou principes de la loi naturelle appliqués à la conduite et aux affaires des nations et des souverains. Leid. 1758. Liv. III. c. VII. s. 114.**

Wer zu einem andern Zwecke, als dem des Widerstandes gegen eine kriegführende Macht, z. B. zum Schutz gegen Barbaresken sich unter Convoy begiebt, der erkundige sich erst nach der Instruction der Convoy, welche er wählt, ehe er sich ihr anvertraut [10]).

5) Daß ein Schiffer, der nicht mit ausdrücklicher Genehmigung seiner Rheder, etwa der größeren Fracht wegen, sein Schiff ausdrücklich dazu hergiebt, sich auf keine Weise mit dem Verschiffen von Kriegscontrebande befassen dürfe, versteht sich von selbst.

§. 392. Schiffspapiere.

Eine Hauptsache ist es für einen Schiffer, besonders in Zeiten eines Seekrieges, daß er immer im Stande sey, sich gehörig zu legitimiren. Dieß ist auch in Friedenszeiten wichtig, doch ist es hier einfacher; aber in dem Falle einer Anhaltung oder Aufbringung, sind immer die an Bord befindlichen Schiffspapiere die ersten und hauptsächlichsten Beweismittel. Es dürfte daher hier nicht unpassend seyn, die Lehre von den Schiffspapieren zusammenzufassen, und um sie nicht zu zerreißen, eine Uebersicht aller zu geben, welche man in Deutschland kennt, dabey aber die einem bestimmten Lande eigenthümlichen bis zur Darstellung der Particularrechte zu versparen.

An eigentlichen gesetzlichen Bestimmungen, welche Papiere ein Schiff in Friedenszeiten führen müsse, fehlt es, und höchstens

---

10) Die z. B. durch den Tractat zwischen Schweden und England **1661.** Art. **12.**; zwischen America und Holland **1782.** Art. **10**; zwischen England und Rußland **1801.** Art. **4. 5.**; die Convention zur Herstellung einer bewaffneten Neutralität **1800.** Art. **3.** eingeführte Art der Convoy, bey welcher der Commandant des convoyirenden Schiffes sich dem anhaltenden Kriegsschiffe legitimirt, und dann durch seine bloße Versicherung, daß keine Kriegscontrebande an Bord der unter ihm fahrenden Kauffartheyschiffe befindlich, die Durchsuchung abwendet; welche dann nur in dem Falle eintreten darf, daß Verdachtsgründe vorhanden sind, ist bis jetzt nicht allgemein, sondern nur durch Verträge zwischen einzelen Staaten eingeführt.

ist es hie und da in den Prisen-Reglements, oder in Völkerverträgen zwischen einzelen Staaten bestimmt, wie viele Papiere ein Schiff in Kriegszeiten zu führen habe. Es läßt sich daher hier nur die Regel aufstellen, ein Schiffer muß alle Papiere an Bord führen, die zur Erreichung des Zweckes seiner Reise erforderlich sind [1]); also insbesondre alle Papiere, die zur freyen unaufgehaltenen Reise erforderlich sind, alle diejenigen, welche ihm gewisse Vortheile sichern, die von der Eigenschaft des Schiffes abhängen, diejenigen, die erforderlich sind, um die Ladung ungehindert ein- und ausführen zu können, die die Person des Schiffers, des Schiffsvolkes, oder andrer an Bord befindlicher Personen betreffen ꝛc.

Dabey kann man für die Frage, wie diese Papiere einzurichten seyen, kein andres Princip aufstellen, als das, sie sind in der Form auszufertigen, welche die Gesetze des Orts ihrer Ausstellung vorschreiben. Auch wird man, sobald nur ein Schiff nicht etwa besondre Vergünstigungen in Anspruch nimmt, die von speciellen Eigenschaften, z. B. von seiner Nationalität, abhängen, in Friedenszeiten eben keine Schwierigkeiten hinsichtlich der Zahl der Papiere machen. Wenn nur die nothwendigen Reisepapiere, die Papiere über die Ladung vollständig sind, so wird dieß in der Regel genügen, und in außerordentlichen Fällen müssen die Umstände es angeben, was sonst noch erforderlich sey. Eine große Hauptsache ist es, daß ein Schiffer, besonders in Kriegszeiten, keine falsche Papiere führe. Auch doppelte Papiere, durch welche sich ein Schiffer in den Stand setzen will, nöthigenfalls eine andre, als seine wirkliche Bestimmung vorzuspiegeln, die man, wenn sie wirklich von den Behörden ertheilt sind, [was diese jedoch schon deshalb nie sollten, weil sie, wenn dieß einmal bekannt ist, später für keine Documente, selbst nicht für die, welche in Richtigkeit sind, Glauben in Anspruch nehmen können [2]),] im Gegensatz gegen

---

[1]) Schon Guidon de la mèr ch. V. art. 33.

[2]) Wie oft sind — wiewohl in ganz respectvollen Ausdrücken — in dem letzten Kriege die Emdener Schiffspapiere und Bürgerbriefe in dem Englischen Admiralitätsgerichte critisirt! —

die falschen, fingirte Papiere nennen kann, sind im höchsten Grade gefährlich. Cautel ist es, daß ein Schiffer in allen Fällen, in welchen es möglicher Weise darauf ankommen kann, seine Papiere vor der Abreise gehörig vidimiren lasse; da gerade, wo der Beweis erforderlich ist, Privatinstrumente allein ihn nicht liefern. Doch betrachtet man, auch in Kriegszeiten, oft solche Papiere, die ihrer Natur, und dem beständigen Gebrauche nach, nur Privatinstrumente seyn können, wie z. B. Connossemente, als keiner Vidimirung bedürfend.

Die gewöhnlichen Papiere, die sich am Bord eines Schiffes befinden müssen, sind:

I. Diejenigen, welche das Eigenthum an dem Schiffe nachweisen und die, welche damit unmittelbar in Verbindung stehen. Also

1) Der Bielbrief, und zwar sowohl der über den ursprünglichen Bau errichtete, wie alle späteren, die durch eine Veränderung oder Verzimmerung des Schiffes veranlaßt sind.

2) Der Kaufbrief, (§. 373.) als dasjenige Document, welches in dem Falle eines abgeleiteten Eigenthums die Legitimation des Eigners enthält. War nicht der erste Erbauer der Autor des jetzigen Eigenthümers, so kann es zweckmäßig seyn, die ganze Reihe von Kaufbriefen, von jenem bis zu diesem an Bord zu haben. Doch ist dies nicht gerade erforderlich, und es kann unter Umständen selbst anzurathen seyn, die früheren Kaufbriefe wegzulassen; wie z. B. in Kriegszeiten, wenn einer der früheren Besitzer zu einem der kriegführenden Völker gehört, wo der Kaufbrief, durch welchen dieser sein Eigenthum übertrug, zwar an sich von Rechtswegen das Schiff nicht in Gefahr bringen, aber, wenn andere Verdachtsgründe existiren, leicht mit berücksichtigt werden kann. Wurde das Schiff als Prise gekauft, so sollte der Eigner nie versäumen, die Condemnationsacte neben seinem Kaufbriefe am Bord aufbewahren zu lassen; da diese ihm bey einem etwaigen Anspruch des vorigen Eigenthümers wichtig und nothwendig werden kann.

3) Wurde dagegen ein aufgebrachtes Schiff freygegeben, so kann es zwar nicht getadelt werden, wenn die Restitutionsacte an Bord behalten wird, weil diese zur Legitimation gegen andere Kriegsschiffe und Caper derselben Macht nützlich seyn kann. Dies ist aber auch der einzige Nutzen, der überdies nur auf derselben Reise Statt findet.

4) Der Rhederbrief ist zwar von keinem großen Nutzen, es kann aber auch nicht schaden, wenn er sich an Bord befindet.

5) Die Herstellung der Identität des Schiffes kann es fordern, daß, wenn dessen Name verändert wurde, die darüber ausgefertigte Acte an Bord befindlich sey.

6) Wurden dingliche Ansprüche gegen ein Schiff geltend gemacht, und befreyte sich dasselbe davon durch Bezahlung oder auf andere Weise, oder wurde es gerichtlich frey gesprochen, so ist es vorsichtig, die darüber existirenden Documente und Acten an Bord zu behalten, um sich schützen zu können, wenn der Anspruch in einem andern Hafen nochmals erhoben würde. Dies gilt besonders, wenn der Schiffer nach einem Lande fährt, wo, wie in der Regel in England die Beweismittel zur Stelle seyn müssen; es ist aber auch zu sagen, wenn die Reise nach einem Orte geht, wo er, wie in Deutschland, auf die Gestattung einer Frist zur Beweisführung rechnen kann; weil er, wo er der Frist nicht bedarf, unnöthigen Aufhalt vermeidet.

II. Papiere, hinsichtlich der Ladung. Hier müssen an Bord befindlich seyn:

1) Die Frachtcontracte, also, wo eine solche geschlossen wurde, die Certepartie (§. 412.), und immer die Connossemente (§. 421.)

2) Das Ladungsmanifest (§. 424.)

3) In Kriegszeiten das Ladungscertificat. Dieses ist eine obrigkeitliche Attestation darüber, daß ein Schiff keine Contrebande, und kein Eigenthum einer der kriegführenden Mächte oder ihrer Unterthanen an Bord habe. Es wird auf eidliche Erhärtung

dieser Thatsache ertheilt, und muß natürlich anführen, daß diese Eidesleistung geschehen sey.

III. Papiere in Betreff der Reise. Nothwendig an Bord sollen seyn:

1) Die Musterrolle (§. 396.)

2) Der Bürgerbrief des Schiffers.

3) Der Seepaß. Unter dem Seepaß ist im Allgemeinen dasjenige Document, durch welches die Regierung, oder die diese repräsentirende Behörde in dem Heimathshafen des Schiffers attestirt, daß ihm die Erlaubniß zur Reise ertheilt sey. Hauptzweck ist Documentirung der Nationalität eines Schiffes. Er enthält a) den Namen und Wohnort des Rheders, b) den Namen und die Beschreibung des Schiffes, wenigstens dessen Größe nach Lastenzahl. c) Die Bestimmung des Schiffes, sofern diese sich angeben läßt. Sie kann, wenn ein Schiff z. B. erst Frachten suchen will, in allgemeinen Ausdrücken angegeben werden. d) Die Zahl der die Equipage bildenden Personen. e) Auch wohl die Namen der Passagiere. Der übrige Inhalt ist willkührlich und besteht größtentheils in Curialien, oder wird durch Umstände veranlaßt, wie z. B. wenn er auf eine bestimmte Zeit ertheilt ist. Hin und wieder wird auch wohl das oben (II. 3.) erwähnte Certificat damit verbunden [3]). Der Seepaß gilt nur für die darin bestimmte Zeit, oder wo eine solche nicht angegeben ist, für die Reise, d. h. für die Reise aus und zu Hause, wenn nicht etwa unterwegs eine Veränderung des Eigenthums vorging.

4) Der Gesundheitspaß. Dieser enthält ein obrigkeitliches Attest des Gesundheitszustandes der an Bord befindlichen Personen. Er ist jedoch wohl nur erforderlich, wenn ein Schiff von einer nicht ganz sicheren Gegend kommt, wiewohl er auch wohl überhaupt gefordert wird.

---

[3]) Vergl. z. B. das Bremer Formular. Wohlunterwiesener Schiffer von Engelbrecht. Anhang No. 25. S. 199.

5) Die Zollclarirungsdocumente, wo solche existiren.

6) Das Inventarium (§. 365).

7) Journal (§. 386.) und Schiffsbuch (§. 386).

8) Türkenpaß, wenn das Schiff ins mittelländische Meer fährt. Es versteht sich, daß nur derjenige ihn zu führen verpflichtet ist, der ihn von seiner Regierung erhalten kann.

9) Reisepässe der Passagiere.

IV. Häufig führen Schiffe noch mehrere Papiere, als Correspondentenliste, Factur über die Ladung, Verkaufsrechnungen der Ausladung u. dgl. Doch sind diese unwesentlich.

§. 393. Bestimmungen der Particularrechte.

Spanien. — Das Gesetz von Bilbao definirt den Schiffer dahin, er sey diejenige Person, die entweder als Eigenthümer eines Schiffes während der Reise dasselbe regiere, oder von dem Eigener erwählt sey, es zu regieren, mit der Gewalt über dasselbe zu disponiren, als ob er wirklicher Eigenthümer sey. Er soll ein bekannter, einsichtsvoller, und der Schifffahrt kundiger [1]) Mann; redlich und von gutem Betragen seyn, lesen, schreiben und rechnen können, um immer, sowohl über das Schiff, wie über die Ladung genaue Rechnung geben zu können und, sowohl in Friedens- wie in Kriegszeiten, das Schiff auf seinen Reisen verständig regieren zu können [2]). Um Schiffskapitain werden zu können, muß einer wenigstens vier Jahre als Matrose und zwei als Steuermann zur See gefahren haben. Er wird vor einer Commission von Sachverständigen, die der Prior und die Consuln ernennen, examinirt. Wer, ohne vorhergehendes Examen, und ohne die erforderlichen Eigenschaften zu besitzen, die Führung eines Schiffes übernimmt, wird in eine Strafe von 100 Pesos verurtheilt. Bey seiner Ernennung soll der Schiffer auf Verlangen seinen Rhedern Caution leisten, nicht blos bis zu dem Werthe des

---

[1]) „Practico en la navigacion“ der Schiffahrt aus Erfahrung kundig.

[2]) Ordenanzas de Bilbao cap. 24. Art. 1. 2.

Schiffes, sondern auch für allen Schaden, den er ihnen während seiner Reisen zuziehen könnte. Die erste Pflicht des Schiffers ist die, daß er sein Schiff gehörig calfaten lasse und mit allem Zubehör versehe bey Strafe von funfzig Pesos für jedes Mal, daß er es unterließ, und des Schadenersatzes aus eignen Mitteln; ferner soll er, wenn sein Schiff sechzig Last groß ist, Nachts am Hintertheil desselben eine Laterne aushängen, ebenfalls bey Strafe des Schadenersatzes und außerdem bey einer Geldstrafe von zwey Ducaten, für jedes Mal der Versäumniß [3]) An Bord soll er ein Schiffsbuch haben, in welches er alle Stücke der eingenommenen Ladung nach Marken und Nummern, den Namen der Ablader und Consignataire, die Namen und den Geburtsort („vecindad“ ich weiß es nicht anders zu verstehen) seines Schiffsvolks, deren Gage und wieviel sie voraus erhalten haben, und alle Schiffsausgaben bey Strafe der Absetzung eintragen soll. Dies Buch muß gebunden und paginirt seyn [4]). Er ist ferner in Bilbao verpflichtet, ein Exemplar der Ordonnanz an Bord zu haben, nicht minder eine dortige officielle Seecharte, die er wenigstens ein Mal im Jahre herausnehmen muß, wenn er immer dieselbe Reise macht, die aber sonst nach jeder Reise erneuert werden soll. Er muß vor jeder Reise die gehörige Anzahl von Seeleuten annehmen, dabey aber, wenn einige seiner Rheder im Abgangshafen anwesend seyn sollten, mit diesen darüber berathen und gemeinschaftlich handeln. Ein Schiff von sechzig Last muß einen Steuermann, einen Zimmermann unter seiner Equipage haben, und wenn es diese Lastenzahl überschreitet, dieselbe um einen Bootsmann (contramaestro) vermehren. Er soll keinen Seemann in Lohn nehmen, der schon von einem andern engagirt ist, bei Verlust dessen was er ihm auf die Hand gegeben, und einer Geldstrafe. Der Schiffer hat die Aufsicht über das Volk, und auch die Pflicht dasselbe in

---

[3]) Art. 3 — 8. eod. S. schon codigo de las partidas. Partida II. tit. IX. ley. 1.

[4]) Ordenanzas de Bilbao l. c. art. 8. Verordnung des Raths von Barcelona, 20. Nov. 1435.

Ordnung zu halten, und jedem seine Arbeit anzuweisen [5]). Hübsch ist dabey die Verordnung, daß die Schiffer ihre Leute, und besonders die Jungen (grumetes) mit Liebe und Freundschaft behandeln sollen, damit diese zum Nutzen sowohl des königlichen Dienstes als der Schiffahrt überhaupt, den Dienst zur See lieb gewinnen [6]). Wer aus Unkunde ein Schiff überladet, soll willkührlich gestraft werden [7]). Es ist die Pflicht des Schiffers, wenn er sein Schiff noch nicht kennt, sich darüber zu unterrichten, auch nöthigenfalls mit seinen Leuten gemeinschaftlich auszumitteln, wie tief er das Schiff gehen lassen könne, um bequem schiffbar zu bleiben. Das Verdeck des Schiffes muß frey bleiben, daher soll außer dem Boote. welches aber auch an seinem gehörigen Platze liegen muß, nichts, weder an Gütern noch Sachen des Schiffers oder seiner Leute auf demselben gelagert werden. Der Schiffer muß, sobald die Ladung im Schiffe ist, dasselbe Tag und Nacht nicht verlassen [8]). Wenn der Schiffer in See gehen will, soll er seinen Steuermann und Bootsmann zu Rathe ziehen, und nach ihrer Meinung bestimmen, ob es passend sey, dann hat er sich an den Lootsenchef (piloto major) zu wenden, und einen Lootsen anzunehmen, der die Leitung des Schiffes bis in See übernimmt, und dem er, bey Strafe von sechs Ducaten und Erstattung des entstehenden Schadens, anzeigen muß, wie tief sein Schiff gehe [9]). Ein Schiffer darf weder seine Reise verändern, noch in einen andern als seinen Bestimmungshafen einlaufen, oder das Schiff verlassen. Wenn aber Seenoth ihn dazu zwingt, soll er sich mit seinem Steuermann und Bootsmann berathen, und den gemeinschaftlichen Beschluß ins Journal eintragen. Diesem gemäß mag er dann ein-

---

[5]) Orden. de Bilbao l. c. art. 9 — 15. 34.

[6]) Art. 16. eod.

[7]) „Multados y castigados“ d. h. sie sollen an Geld und körperlich bestraft werden art. 17. eod.

[8]) Art. 18. 19. eod. Ordenanzas para la policia y gobierno de las embarciones mercantes de *Barcelona* 1258. art. 1. 2.

[9]) Art. 20. 21. 50. ord. de *Bilbao* l. c.

laufen, oder die Reise fortsetzen, oder sich im Boote retten, und im letzteren Falle die kostbarsten Sachen nebst seinem Journale retten, und in dieses den Vorgang sowohl, wie ein Verzeichniß der geretteten Gegenstände eintragen. Wird ihm bewiesen, daß er ohne Noth vom Wege abgewichen, oder gar sein Schiff muthwillig dem Feinde übergeben oder sonst verloren, oder zu einer Confiscation Anlaß gegeben, so wird er, außer Absetzung und Schadenersatz noch nach Gebühr körperlich bestraft [10]). Hier findet sich übrigens die sehr hübsche Vorschrift, daß ein Schiffer der einem andern begegnet, welches in Noth ist, helfen solle; ihm also, wenn er Mangel an Proviant hat, so viel er entbehren kann, durch Tausch, Kauf, oder sonst überlassen, ihm auch, wenn er in Gefahr ist zu stranden, mit seinem Boote und seinen Leuten zu Hülfe eilen solle. Dieß ist hier also um so weniger eine Deviation, als es ihm bey Strafe zur Pflicht gemacht ist [11]). Die Frage, wie weit er seine Rheder verpflichte, ist hier nur durch Folgerungen zu beantworten. Durch Contracte und Versehen verpflichtet er nur seine Person, sein Schiff, und die Fracht [12]). Sein Recht, das Schiff oder die Ladung gültig zu veräußern, ist auch hier sehr beschränkt. In dem Hafen, in welchem sich seine Rheder befinden, steht ihm die Verbodmung oder Verpfändung nur in dem einen Falle zu, daß einer derselben in Leistung seines Beitrages säumig ist, und auch dann nur hinsichtlich dessen Parts, und soweit es erforderlich ist. Auch außer Landes kann er in der Regel nur sein eignes Part veräußern. Muß er aber eines Seezufalls wegen einlaufen, und Geld zum Zimmern haben, so muß er erst versuchen, Geld auf Obligation, oder auf Wechsel, oder Anweisung auf seine Rheder oder Consignatairs zu erhalten, je nachdem der

---

10) Ordenanzas de *Bilbao* cap. XXIV. art. 24. 26. 29. 30. 63. 64.

11) Art. 43. 68. eod. Orden. para gobierno de embarc. de *Barcelona* 1258. art. 5.

12) Vergl. die art. 6. 7. 19. 21. 24. 30. 51. 53. mit art. 59. eod. Nach dem codigo de las Partidas, Partida II. tit. VIII. ley. 13. kommt der Rheder für Schaden an Gütern auf.

eine oder der andre näher ist. Kann er dazu niemand finden, so mag er, jedoch nur so viel als wirklich nothwendig ist, auf Bodmerey nehmen, und Schiff, Zubehör und Fracht verpfänden. Ist ihm auch dies nicht möglich, so verkauft er von der Takelage und dem Zubehör des Schiffes, jedoch so, daß ihn der Mangel eines solchen Stückes nicht an Fortsetzung der Reise hindere. Findet er hiezu keinen Käufer, oder reicht es nicht, so kann er, jedoch unter steter Berücksichtigung des allgemeinen Besten, von der Ladung verkaufen. In allen Fällen jedoch muß er mit seinem Volke oder wenigstens mit seinen Officieren zu Rathe gehen, und den Hergang so wie den Beschluß ins Journal eintragen und von jenen unterschreiben lassen [13]). Bey Ankunft in einem Ankerplatz muß der Schiffer sein Schiff gehörig festmachen, sich in gehöriger Entfernung von andern Schiffen hinlegen, und soll dafür sorgen, daß auf dem Anker ein Boje befindlich [14]). Ferner soll er von fünf Uhr Abends bis Tagesanbruch, kein Feuer in der Combuse dulden, auch nicht zugeben, daß zwischen Decks oder vom großen Mast bis zum Hintertheil des Schiffs geraucht werde [15]). Auch muß er, sobald er abtakelt [16]), das Schießpulver aus dem Schiffe nehmen, und kann nur, wenn er bey besondrer Veranlassung eine Salve geben will, so viel, wie erforderlich, wieder hineinbringen [17]) bey Strafe des Schadenersatzes. Die Pflicht der Rechnungsablage folgt auch hier. Der Schiffer muß, was er übrig hat, getreulich auskehren, und darf nicht von dem Proviant versetzen oder verkaufen. Wer davon stiehlt, oder auch nur duldet, daß dieß durch einen anderen geschehe, wird, außer mit dem Verluste seines Amts und Schadenersatz, auf das strengste körperlich bestraft [18]). —

---

13) Art. 36. 37. 38. 39. eod. Verordn. Peters v. Arragon. 20. Nov. 1403.

14) Art. 31. 51. eod.

15) Art. 29. eod.

16) „Desaparejar“ wörtlich abfatteln.

17) Art. 67. eod.

18) Art. 44. 64. 66. eod. conf. Codigo de las Partidas II. VIII. ley. 27.

Der Schiffer hat alle besonderen Ereignisse in sein Journal [19]) einzutragen, und wenn er Havarie hat, oder ihm sonst etwas zustoßt, binnen 24 Stunden in dem ersten Hafen, in welchen er einläuft, mit seinem Volke Verklarung zu machen, und diese, wenn der Bestimmungshafen ein andrer ist, in abermals 24 Stunden in letzterem zu bestätigen [20]).

Frankreich. — Der Schiffer wird auch in Frankreich von den Rhedern, durch Stimmenmehrheit, ernannt. Er muß jedoch die nöthigen Eigenschaften haben, und soll, nach den älteren Gesetzen, ein Examen bestanden haben und förmlich aufgenommen seyn [21]). Er ist seinen Rhedern für leichte Versehen verantwortlich [22]). Er bildet sich seine Equipage, jedoch, wenn er mit seinen Rhedern an einem Orte ist, mit ihnen gemeinschaftlich, und hat während der Reise die Aufsicht über sie, so wie das Recht, sie gelinde zu bestrafen [23]). Die erste Sorge des Schiffers ist zwar auch hier die, sein Schiff in guten Stand zu setzen; aber es ist ihm hier noch besonders zur Pflicht gemacht, vor seiner Abreise und, wenn er in Ladung gehen soll, vor deren Einnahme, sein Schiff besichtigen zu lassen. Ueber diese Besichtigung wird ein procés verbal aufgenommen und dem Schiffer ein Extract ertheilt. Geht ein Schiff nach französischen Colonien, so muß die-

---

19) Die Nothwendigkeit des Journals folgt aus mehreren einzelen Artikeln. Es ist aber nicht gesagt, ob dieses (So-bordo) mit dem oben erwähnten Schiffsbuche eins ist. Aus der ausdrücklichen Erwähnung dessen, was letzteres enthalten soll, folgt um so mehr, daß es von jenem verschieden ist, als es auch nicht mit dem Namen sobordo benannt ist, der jedes Mal gebraucht wird, wo das eigentliche Journal gemeint ist.

20) Art. 47. 49. 62. eod.

21) Ordonnance de 1584. Art. 86. 87. Ordonnance de 1681. Liv. II. Tit. 1.

22) Code de commerce art 221.

23) Ordonnance de la marine tit. du capitaine (II. 1.) art. 22. coll, Gesetz vom 22. August 1790. Tit. II. Art. 1. Letzteres Gesetz für Staatsschiffe, jedoch nach einer Instruction des Marine-Ministers, 28. Brümaire Jahr 7. anf Privatschiffe anwendbar. Bergl. Boulay-Paty I. p. 371.

selbe Procedur vor Einnahme der Rückladung vorgenommen werden. Die Besichtigungsbeamten werden von den Handelsgerichten, und wo solche fehlen, von den Municipalbeamten, aus den alten Seefahrern ernannt. In dem procés verbal wird zugleich angegeben, welcher Arbeiten das Schiff etwa bedarf, ehe es in See gehen kann [24]). Sodann muß jeder Schiffer ein Journal (registre) an Bord halten, welches paginirt und paraphirt wird von dem Handelsgericht, oder, wo diese fehlen, durch den Maire oder seinen Adjuncten. Die Unkenntniß der Gesetzgeber hat das Journal mit dem Schiffsbuch zusammen geworfen, und dieses soll enthalten alle Deliberationen während der Reise, Einnahme und Ausgabe des Schiffs und im allgemeinen, alles was die Amtsführung des Schiffers betrifft, und zur Aufstellung von Forderungen oder Rechnungsablagen Anlaß geben kann [25]). Ueber die zur Ausrüstung des Schiffes gehörenden Stücke, die nach der Ordonnanz ins Journal geschrieben werden mußten, wird jetzt ein besondres Inventarium gemacht, von dem den Rhedern das Duplicat eingehändigt wird [26]). Von Schiffspapieren muß er an Bord haben 1) Die Acte über das Eigenthum des Schiffes, also wohl Kauf- und Rhederbriefe (?). 2) Die acte de francisation. 3) Die Musterrolle. 4) Connossemente und Certepartien. 5) Den Extract über die Besichtigung des Schiffes. 6) Die Quitungen der Douane. 7) Seepaß (congé). Dieser enthält den Namen des Schiffs und Schiffers, den Hafen, in welchem er zu Hause gehört, den Ort der Abreise und der Bestimmung [27]). Der Schiffer ist

---

24) Code de commerce Art. 225. Loi du 13. Aout 1791. Art. 1. Art. 6. 12.

25) Code de comm. art. 224.

26) Nach Boulay-Paty II. p. 7.

27) Code de comm. art. 226. Ordonnance de la marine tit. des congés et rapports. (I. 10.) und *Valin* ad h. t. Reglement du 1. Mars 1716. Doch nehmen Schiffe von dreißig Tonnen und darunter nur jährlich einen Seepaß. Decret du 9. Octobre 1793. *Boulay-Paty* cours II. 20. Da nach dem angef. Gesetze von 1791. Art. 1. §. 3. zur Erlangung des Seepasses auch der Meßbrief (billet de jauge) beigebracht werden muß, so muß auch dieser wohl an Bord seyn (?).

verpflichtet, mindestens beym Ein- und Auslaufen aus Häfen und Flüßen persönlich an Bord zu seyn [28]); und muß dabey überdieß einen Lootsen nehmen, und zwar, wie es wenigstens nach allgemeinen Grundsätzen angenommen werden muß, unbedingt; er mag sich einbilden, das Fahrwasser zu kennen oder nicht, bey persönlicher Verantwortlichkeit für die Folgen der Unterlassung [29]). Die Nichterfüllung dieser Pflichten zieht durch sich selbst schon die Verbindlichkeit zum Schadenersatze herbey, ohne daß eine Untersuchung über das Entstehen des Schadens, oder eine Entschuldigung höherer Gewalt, zugelassen wird [30]). Der Schiffer muß seine Reise vollenden, und darf während derselben das Schiff nicht verlassen, ohne, wenn der Nothfall eintritt, erst sich mit seinen Offizieren und den vornehmsten der Equipage zu berathen, und muß, wenn dies nöthig wird, das an Bord befindliche Geld und die kostbarsten Güter zu retten suchen, bey persönlicher Verantwortlichkeit, es wäre denn, daß sie durch einen Zufall verloren würden [31]). Von dieser Verbindlichkeit befreyt ihn keine Gefahr, von welcher Art sie auch sey. Die Verantwortlichkeit der Rheder aus den Handlungen des Schiffers, die auch der code de commerce ausspricht, hört auf, wenn sie ihr Schiff abandonniren, und zwar gilt dieß sowohl von den Verträgen, die er in Beziehung auf das Schiff schließt, wie von Versehen [32]). Doch ist zu be-

---

28) Code de comm. art. 227.

29) S. auch das Decret vom 14. Dec. 1806. Art. 34. welches überdieß willkührliche Strafe eintreten läßt. Ueber die Controverse wegen dieser Frage vergl. oben §. 389.

30) Code de comm. art. 228. und über die Auslegung Laporte ad h. art. und Boulay-Paty II. p. 26 sqq.

31) Code de comm. art. 238. 241.

32) Code de comm. art. 216. So muß man, allgemeinen Rechtsgrundsätzen zufolge, den Artikel verstehen. Ueber die durch *Valin* sur l'ordonnance ad art. 2. tit. des proprietaires (II. 8.) aufgeregte Controverse vergl. *Pothier* traité des obligations n. 451. *Emerigon* contrat. à la grosse ch. 4. sect. 11. *Boulay-Paty* l. c. I. 270. Für obigen Satz vergl. auch den arrêt de la cour royale de Rennes 16. Janv. 1821. Dagegen wollte die cour royale de Rouen in ihrem

merken: der Rheder, der in Kriegszeiten einen Caper ausrüstet, haftet nur bis zum Betrage der von ihm geleisteten Caution, von 37,000 Franken, oder wenn das Schiff mit mehr als 150 Leuten fährt, der doppelten Summe für die Verbrechen und Räubereien der Equipage [33]). Der Kauffahrtey-Capitain kann an dem Orte, wo die Rheder oder deren Bevollmächtigte sich aufhalten, weder an dem Schiffe zimmern lassen, noch Segel, Tauwerk u. dgl. einkaufen, noch auf das Schiff Geld aufnehmen, noch selbst nur das Schiff verfrachten. In dem Falle jedoch, wo einer der Rheder sich weigerte, zu der mit Genehmigung der Rhederey vorzunehmenden Reise, seinen Beytrag zu liefern, kann er, jedoch erst 24 Stunden nach gehöriger Anmahnung, und unter gerichtlicher Autorisation dessen Part verpfänden [34]). Auch wenn er sich an einem andern Orte befindet, kann er sein Schiff nur in dem einen Falle verkaufen, daß es see-untüchtig geworden. In andern Fällen ist der, ohne speciellen Auftrag der Rhederey vorgenommene, Verkauf nichtig. Die Seeuntüchtigkeit wird durch einen procés verbal hergestellt, der von Sachverständigen, nach vorgängiger Besichtigung, aufgenommen und durch die Gerichte, im Auslande durch die französischen Consuln, und wo dieser fehlt, durch den Magistrat homologirt wird [35]). Die Gewalt, auf den Rumpf und Kiel des Schiffes zu borgen, oder Güter zu verkaufen, steht ihm ebenfalls nur zu, wenn der Fall der Noth eingetreten ist. Dieser Umstand muß durch einen procés verbal hergestellt werden, den die Vornehmsten der Equipage mitunterzeichnen. Sodann aber muß

---

arrêt du 23. Mars 1818. den Artikel nur auf Versehen des Schiffers beziehen, so daß die Rheder für seine Verträge auch über den Werth des Schiffes hinaus haften sollten.

[33]) Code de commerce art. 217. Reglement sur la course 2. prairial an 11. art. 20.

[34]) Code de comm. art. 232. 233. Unter dem Ausdruck, Auffenthaltsort der Rheder ꝛc., versteht man iezt das Arrondissement, nicht die Stadt, wo sie wohnen. Vergl. *Emerigon* du contr. à la grosse ch. IV. s. 6. und *Boulay-Paty* l. c. II. 56.

[35]) Code de comm. art. 237. Loi du 13. Aout 1791.

sich der Schiffer durch das Handelsgericht oder den Friedensrichter, im Auslande durch seinen Consul, oder wo ein solcher fehlt, durch den Magistrat autorisiren lassen, und kann auch dann nicht weiter gehen, als es die Nothdurft erfordert [36]), und muß seinen Rhedern oder ihrem Bevollmächtigten eine unterschriebene Rechnung über den Zustand seiner Ladung, den Preis der verladenen Waaren, die aufgenommenen Summen und die Namen und Wohnung der Darleiher senden, und zwar vor seiner Abreise aus dem fremden Hafen, oder den französischen Colonien. Wer ohne Noth Geld borgt, oder von den Victualien und Gütern verkauft oder in seinen Nutzen verwendet, soll dieß nicht nur ersetzen, sondern außerdem peinlich bestraft werden [37]). In allen wichtigen Fällen soll der Schiffer mit seinen Officieren und den Vornehmsten der Equipage zu Rathe gehen, ja, nach einer, noch keinesweges aufgehobenen, älteren Vorschrift soll er, wenn er auf einer langen Reise befindlich, jeden Mittag seine Steuerleute, Bootsleute (contremaitres) und andre, die der Schiffahrt kundig sind, zusammenrufen, und mit ihnen über die genommene Sonnenhöhe, gesteuerten Course ꝛc. sich besprechen [38]). Gebricht es einem Schiffer auf der Reise an Proviant, so kann er jeden der solchen hat, zwingen, ihn, gegen Bezahlung des Werthes, herzugeben [39]). Alles, was sich bemerkenswerthes ereignet, so wie die, in den Berathungen gefaßten, Beschlüsse, ist im Journale zu notiren, und von denen, die Theil an der Berathung nahmen, zu unterschreiben, und in

---

36) Code de comm. art. 234. Diese Pflicht liegt nicht blos dem Schiffer gegen seine Rheder ob, sondern auch der Dritte der Geld herleiht, ist an diese Formalitäten gebunden, wenn er ein Recht erwerben will, sich an das Schiff zu halten. S. *Pardessus* cours II. p. 261 suiv. *Delvincourt* institutes de droit comm. I. p. 197 sq. *Boulay-Paty* II. p. 70.

37) Code de comm. art. 235. 236.

38) Art. 249. 410. eod. Ordonnance sur la marine tit. du capitaine art. 25. Schon Valin beklagt sich a. a. O. darüber, daß diese Vorschrift so wenig beobachtet wurde.

39) Code de commerce art. 249.

vier und zwanzig Stunden nach seiner Ankunft in einem Hafen, muß der Schiffer die aufgezeichneten Thatsachen eidlich erhärten, so wie überhaupt innerhalb 24 Stunden nach seiner Ankunft er sein Journal visiren lassen und Verklarung machen muß [40]). Für eigene Rechnung darf ein Schiffer nicht Handel treiben.

Holland. — Der Schiffer soll, in Verwaltung seines Amtes, allen möglichen Fleiß aufwenden, er ist seinen Rhedern für allen Schaden, der dem Schiffe durch seine Unkunde, Nachlässigkeit oder Unredlichkeit widerfährt, verantwortlich. Er hat das Recht, seine Equipage zu bilden, jedoch, wo seine Rheder anwesend sind, unter Berathung mit ihnen oder dem Buchführenden. Während der Reise aber hat er ihnen, so oft wie möglich, Nachricht zu geben. Die Pflicht des Schiffers, beständig an Bord zu seyn, ist hier näher dahin bestimmt, daß sie ihm von dem Augenblicke an, da er eine Reise beginnt, bis er in sicherm Hafen oder auf einer Rhede angekommen ist, obliege. Muß er unterwegs sein Schiff aufgeben, so soll er dieß erst, nach gepflogener Berathung mit seinen Officieren und den Vornehmsten der Equipage, und muß dann nach Kräften für die Rettung des Journals [41]), des baaren Geldes und der kostbarsten Güter sorgen [42]). Die Pflicht des Schiffers, vor Antritt der Reise sein Schiff besichtigen zu lassen, tritt hier, richtiger als nach französischem Rechte, erst ein, wenn einer der Interessenten es verlangt, auf dessen Kosten auch die Besichtigung geschieht. Sie wird von dazu verordneten oder von dem Richter ernannten vereideten Personen vorgenommen, und geht darauf, ob das Schiff mit allem erforderlichen versehen,

---

40) Art. 242. 413. eod. Das Nähere unten §. 451.

41) Des Journals. Dieß ist ein Zusatz zum französischen Rechte, und eine Verbesserung desselben.

42) Für das bisherige Niederl. Handelsgesetzb. B. II. Tit. III. Art. 1—7. Art. 1. enthält eine Definition des Schiffers. Diese bestritt van Tienhoven, als der Würde des Gesetzes zuwider und als sich von selbst verstehend. Als überflüssig wollte er auch Art. 3. der ihn für Schaden an den Gütern verantwortlich macht, betrachten. Vergl. Donker Curtius van Tienhoven opinions énoncées etc. p. 75. 76.

und ob es seetüchtig sey [43]). Doch muß man seine Verpflichtung vor der Abreise das Schiff zu calfaten, dicht zu machen und mit allem erforderlichen zu versehen, darum nicht minder anerkennen [44]). Sobald er mit allem gehörig versehen ist, muß er mit erster günstiger Gelegenheit abgehen, und darf keinen guten Wind verliegen. Selbst wegen eigner Krankheit oder wegen der Krankheit seiner Leute darf er die Reise nicht verschieben, sondern muß im erstern Falle einen andern Schiffer einsetzen, oder das Commando seinem Steuermann übertragen, sofern es ohne Gefahr für Schiff und Ladung geschehen kann, und zwar, falls einer der Rheder gegenwärtig seyn sollte, nach gepflogener Berathung mit diesem. In dem zweyten Falle dagegen hat er an die Stelle des erkrankten sofort einem andern anzunehmen [45]). Alle Seeschiffer sind verpflichtet ein Journal zu führen, welches täglich geschrieben, und, wenn es angeht, von Schiffer und Steuermann unterschrieben wird. In dieses ist einzutragen die tägliche Beschaffenheit von Wind und Wetter; die tägliche Reise vor- oder rückwärts; die Länge und Breite, unter der das Schiff sich befindet; alle dem Schiff und der Ladung zustoßenden Unfälle; wo es möglich ist, die innere Beschaffenheit dessen, was durch Kappen, Schneiden oder sonst verloren gegangen; die gehaltenen Course, mit den Gründen, weshalb von dem geraden Course abgewichen ist; alle bey den Berathungen gefaßten Beschlüsse; die Entlassung von Schiffsleuten; Einnahme und Ausgabe des Schiffs, und alles, was sonst Bezug auf dasselbe oder die Ladung hat, woraus Forderungen gegen ersteres hergeleitet oder beseitigt werden können [46]). Der Schiffer, der ausländische Reisen macht, muß folgende Papiere an Bord haben: 1) Die Documente, durch welche der Beweis des Eigenthums geliefert wird; 2) den Seebrief; 3) wo

---

43) Dasselbe a. a. O. Art. 15.

44) Placaet Filips II. van 1563. Tit. van de Schippers ende Cooplieden. Art. 6.

45) Niederländ. Handelsgesetzb. a. a. O. Art. 8 — 10.

46) Ebendas. Art. 13. 14. eod.

die Route, die er nimmt, es erfordert, also wohl bey allen Reisen ins Mittelländische Meer, den Türkenpaß; 4) die Musterrolle; 5) das Ladungsmanifest; 6) die Certepartien oder Connossemente; 7) die Quitungen über bezahlte Lootsgelder, Hafenkosten und was sonst dahin gehört; 8) das Handelsgesetzbuch [47]). Da es bey den sub 1. angeführten ausdrücklich gesagt ist, daß nöthigen Falls vidimirte Copien genügen, so ist wohl anzunehmen, daß die von 2 bis 7 genannten im Originale an Bord befindlich seyn müssen. Segelt er in Frieden aus, und erfährt er in See, daß ein Krieg ausgebrochen ist, durch welchen seine Flagge unfrey geworden ist, oder ist der Bestimmungshafen blockirt, so muß er in den ersten neutralen Hafen einlaufen, und daselbst entweder bis zum Frieden, oder bis er mit Convoy, oder auf andere sichere Weise, wieder absegeln kann, liegen bleiben, oder wenigstens nicht segeln, bis er bestimmte Befehle, sowohl von seinen Rhedern, wie auch von den Ladungsinteressenten erhalten hat, die Reise fortzusetzen. Wird er vom Feinde angehalten, aufgebracht oder aufgehalten, so muß er Schiff und Ladung reclamiren, und seinen Rhedern und den Ladungsinteressenten Nachricht ertheilen. Bis dahin, daß ihre Befehle eingehen aber, muß er alle diejenigen Verfügungen treffen, die keinen Aufschub leiden, um Schiff und Ladung zu erhalten. Ueber die dann weiter vorzunehmenden Schritte, (also auch über die Einleitung und Fortsetzung des förmlichen Reclame-Processes [?]) entscheidet unter den Eignern des Schiffes und der Ladung dann Stimmenmehrheit, und zwar auch unter den letzteren nach Maßgabe ihres Antheils an der Ladung. Nur wenn die Mehrzahl beschließt, die Sache liegen zu lassen, kann die Minderzahl ihr Recht für eigne Rechnung geltend machen, in welchem Falle aber nur denjenigen der günstige Erfolg zu Gute kommt, die zu den Kosten beytragen [48]). Bey allen ungewöhnlichen Ereignissen muß

---

[47]) Dass. Art. **16.** eod. Gesetz vom **14.** März **1819.**, nach welcher auch jedes holländische Schiff die niederländische Flagge führen muß.

[48]) Dass. a. a. O. Art. **18. 20. 21. 28.**

der Schiffer sich, wenn sie anwesend sind, mit seinen Rhedern und Befrachtern, oder deren Bevollmächtigten, sonst aber mit seinen Officieren und den Vornehmsten der Equipage berathen. Das Resultat der Berathung, bey der im Fall einer Meinungsverschiedenheit die Ansicht des Schiffers den Ausschlag giebt, ist, besonders in dem Fall einer Werfung, schriftlich abzufassen, und in das Journal einzutragen. Die Wahrheit des so in das Journal eingetragenen Aufsatzes muß der Schiffer in dem ersten Hafen, in welchen er einläuft, beeidigen. Ueberhaupt hat er in 24 Stunden nach Ankunft in einem Hafen sein Journal visiren zu lassen, und vor dem Präsidenten des Arrondissements-Gerichts, oder dem Cantonsrichter, in den Colonien vor einer damit beauftragten Behörde, im Auslande entweder vor dem niederländischen Consul, oder wo dieser fehlt, vor der dazu eingesetzten Behörde, seine Verklarung, in der die Zeit und der Ort der Abfahrt, die gesegelten Course und die Begebenheiten der Reise enthalten sind, zu belegen und mit seinen Leuten zu beeidigen [49]). Auch nach dem Niederländischen Handelsgesetzbuche verpflichtet der Schiffer durch seine Verträge und Versehen seine Rheder bis zum Werthe des Schiffes, und wird ihnen dagegen verantwortlich [50]). Wenn die Rheder, ihr Bevollmächtigter oder Correspondent gegenwärtig sind, so hat der Schiffer keine Macht, das Schiff zu verfrachten, verzimmern zu lassen, Segel, Tauwerk u. dgl. anzukaufen, oder Geld auf das Schiff aufzunehmen [51]). Jeder Verkauf eines Schiffes, der ohne besondre Vollmacht der Rheder geschieht, ist nichtig, und zieht für den Schiffer, außer der Verbindlichkeit zum Schadenersatze, Bestrafung nach sich; außer in dem einen Falle, da ein Schiff see-

---

[49]) Niederländ. Handelsgesetzbuch a. a. O. Art. 22. 24. 25. 40 — 44. Uebrigens s. unten die Lehre von der Havarie. §. 451.

[50]) Arg. art. 26. eod.

[51]) Das Wort „Correspondent," wollte van Tienhoven nicht gelten lassen, sondern statt dessen blos „Bevollmächtigte" gesetzt haben, weil nach seiner Meinung die bloße Eigenschaft des Correspondenten kein Recht der Einmischung geben könne. Opinions énoncées p. 76. 77.

untüchtig geworden ist. Dieselbe Folge hat jedes ohne Noth geschehene Aufnehmen von Geld auf das Schiff, dessen Zubehör, Proviant, oder die Güter. Nur in dem Falle, da einer der Rheder nach geschehener Anmahnung mit Leistung seines Beytrages zur Ausrüstung des Schiffes säumig ist, hat der Schiffer das Recht 24 Stunden nach geschehener Aufforderung, und nachdem er sich durch den Richter dazu autorisiren lassen, auf dessen Part, und zwar selbst auf Bodmerey, Geld aufzunehmen. Bedarf er aber im Fortgange der Reise, und unter Umständen, die nicht gestatten, ihre Ordres einzuholen, zum Zimmern, zur Anschaffung von Lebensmittel ꝛc. Geld, so mag er Wechsel auf seine Rheder ziehen, oder Geld auf den Rumpf oder Kiel des Schiffes, und erst im Nothfalle auf die Ladung aufnehmen; und nur, wenn ihm dieß nicht möglich ist, von der Ladung verkaufen. Um aber zimmern oder Proviant kaufen zu dürfen, muß er vorher eine Verklarung, durch welche er die Nothwendigkeit beweist, durch die Vornehmsten der Equipage zeichnen lassen, und dann die Autorisation seines Consuls, oder wo dieser fehlt, der Obrigkeit nachsuchen, und auch zur Verpfändung oder zum Verkaufe des Schiffs oder der Ladung, bedarf er dieser speciellen Autorisation [52]). Hat einer an Bord noch Lebensmittel, während sie dem Schiffer mangeln, so kann dieser, nach vorgängiger Berathung mit den Vornehmsten der Equipage, jenen zwingen, sie gegen Bezahlung ihres Werthes herzugeben [53]). Vor der Abfahrt aus dem Nothhafen oder ehe er nach Holland zurückkehrt, muß der Schiffer seinen Rhedern eine Rechnung einsenden, die die Ladung, den Preis der für Rechnung der Rhederey verladenen Güter, den Betrag der Verzimmerung und der angeliehenen Summen, so wie die Namen und die Wohnung der Darleiher enthält [54]). Nicht zu empfehlen ist, so wie sie gestellt ist, die Vorschrift daß der Schiffer „überall

---

[52]) Ebendas. Art. 17. 29. 30. 31. 35. 36. Vergl. Placaet Filips II. 1563. Tit. van Schippers ende Coopl. Art. 12.

[53]) Art. 32. eod.

[54]) Art. 33. eod.

wo Gesetze, Gewohnheit oder Vorsicht es fordert" [55]) einen Lootsen nehmen solle. Beim Einlaufen in Holländische Häfen sowohl wie beym Auslaufen aus denselben, muß ein Schiffer Lootsgeld bezahlen, er mag sich eines Lootsen bedient haben oder nicht [56]). Nach Beendigung der Reise muß er seinen Rhedern oder dem Dirigirenden Rechnung ablegen, und alle Gelder, Bücher und Papiere die darauf Bezug haben, abliefern, wogegen ihm Quitung zu ertheilen ist. Entsteht über die Rechnung Streit, so ist zwar dem Schiffer seine Gage auszubezahlen, jedoch nur gegen Caution, und die Bücher und Papiere sind nach der Canzley des Arrondissements-Gerichts zu bringen; ist die Rechnung aber richtig befunden, so muß der Rheder, der zur unverzüglichen Nachsicht derselben verpflichtet ist, dem Schiffer den ihm zukommenden Saldo sofort auskehren. So wie aber dem Schiffer für seine Gage ꝛc. das Schiff nebst Zubehör stillschweigend verpfändet ist, so haftet auch, wenn er Miteigner ist, sein Antheil der Rhederey für ihre Forderungen an ihn [57]). Noch ist der besondern Pflicht des Schiffers zu erwähnen, daß er, außer in dem Falle, da er überhaupt durch seinen Dienstcontract dazu befugt ist, oder dieß laut einer geschlossenen Certepartie thut, ohne Erlaubniß des Rheders keine Güter in das Schiff lade, und Handel für eigene Rechnung nebenher treibe, wenn er nicht die Erlaubniß ausbedungen. Güter, die ein Schiffer, diesen Vorschriften entgegen, einnimmt, sind zum Vortheil der andern Rheder verwirkt [58]). Hat er Güter für Schiffsrechnung geladen, oder sind Forderungen wegen geleisteter Vorschüsse, so kann er diese vor Antretung der Reise versichern,

---

[55]) Art. 19. Das Placaet Filips II. Tit. van Schipbrekinghe Art. 9. schrieb vor, daß ein Lootse genommen werde sollte, „tot alle Plaatsen daer't van nooden, ofte gewoonlick is."

[56]) Bepal. om de vold. van de lootsgeld te verz. 8. Mart. 1819. conf. *van Hall* de magistro navis II. p. 47.

[57]) Niederl. Handelsgesetzb. a. a. O. Art. 46 — 48. Placaet Filips II. Tit. van Schippers ende Cooplieden. Art. 10.

[58]) Niederl. Handelsgesetzb. a. a. O. Art. 37 — 39.

jedoch unter der Bedingung, daß er bey Zusendung der aus dem Nothhafen zuzusendenden Rechnung seinen Rhedern Nachricht davon giebt [59]).

England. — Schiffer (master) eines völlig englischen Schiffes kann nur derjenige seyn, der ein eingeborner Engländer ist, oder durch, oder in Folge (by virtue of) einer Parlamentsacte naturalisirt, oder durch Eroberung, oder sonstige Erwerbung von Gebiet, Unterthan des Königs geworden ist, und im letztern Falle den Huldigungs- oder andern, durch die Capitulation vorgeschriebenen, Eid geleistet hat. Die Rechte eines eingebornen Seemannes erhält dabey auch derjenige Ausländer, der in Kriegszeiten drey Jahre auf königlichen Schiffen gedient, und Zeugnisse seines treuen Dienstes und Wohlverhaltens von seinem Chef erhalten hat, so lange er sein Recht nicht dadurch verliert, daß er einer fremden Regierung den Unterthaneneid schwört [60]). Die Folge von der Anstellung eines andern Schiffers ist Confiscation des Schiffes und der Güter. Nur in Kriegszeiten steht es dem Könige frey, durch Proklamation den Kaufleuten zu erlauben, fremde Seeleute anzustellen. Dieß gilt auch für Irland [61]). Der Name des Schiffers muß, bey jeder Veränderung durch die, mit der Registrirung beauftragte Behörde, auf dem Rücken des Registers bemerkt werden, welche auch dem Beamten in dem Hafen, in welchem es zuletzt registrirt war, Nachricht ertheilt, worauf dieser ein Memorandum in den Registerbüchern macht, und gleichfalls den commissioners of the customs Nachricht geben muß [62]). Der Schiffer ist den Rhedern für allen Schaden verantwortlich, ohne daß sich jedoch ein bestimmtes Princip angeben läßt, wie weit dieß gehe. Er häuert zunächst das Schiffsvolk. Das Princip, hinsichtlich der Frage, wie weit ein Schiffer seine

---

59) Dasselbe a. a. O. Art. 34.

60) Stat. 34. Geo. III. c. 68.

61) Stat. 42. Geo. III. c. 61. §. 1 — 15.

62) Stat. 26. Geo. III. c. 60. §. 18. Sowohl in England wie in Schottland.

Rheder verbinde, ist im Allgemeinen dieses: Durch jeden gesetzmäßigen Vertrag, der in dem gewöhnlichen Wege, wie Schiffe benutzt werden, bleibt, verpflichtet er sowohl sich selbst, wie seine Rheder; und zwar, nach Entscheidungen, gerade nach dem oben ausgeführten Princip, letztere gerade in so fern, als sich ein präsumtives Mandat annehmen läßt [63]). Doch nehmen auch englische Juristen an, daß eine Verfrachtung des Schiffes durch Certepartie die Rheder nicht verbinde, wenn sie in dem Hafen, wo das Schiff zu Hause ist, geschah, daß sie aber aus derselben haften, wenn sie in einem fremden Hafen geschlossen wurde [64]). Schließt der Schiffer Contracte, um das Schiff in den Stand zu setzen, also kauft er Proviant, oder zimmert er, oder borgt er, um Abgaben zu bezahlen, so sind die Rheder, der Contract mag zu Hause oder in der Fremde geschlossen seyn, verantwortlich, wenn, und soweit derselbe erweislich nothwendig war [65]). Merkwürdig ist die Entscheidung, daß der Eigner eines Paketbootes verantwortlich seyn soll für Handlungen eines Schiffers, der durch den Generalpostmeister angestellt ist [66]). Was die Disposition des Schiffers über Schiff und Ladung betrifft, so kann er, wenn er in einem Hafen ist, von welchem aus er nicht leicht Nachricht von seinen Rhedern haben kann, soweit wie dieß nothwendig war, sowohl das eine wie die andere verpfänden. Ist der Schiffer mit seinem Schiffe im Auslande, oder auch nur in einer Colonie oder Insel Brittanniens, während die Rheder auf einer andern sich be-

---

63) Boucher c. Lawson. Vergl. *Abbot* p. 115. *Holt* I. p. 379.

64) *Abbot* treatise p. 119. scheint die Regel hinsichtlich der ersten Hälfte des Satzes dadurch bedingen zu wollen, daß der Schiffer allein im eignen Namen schloß. *Holt* system I. p. 382. stellt sie unbedingt auf.

65) Besonders Speering and others c. Degrave a. o., Garnam c. Bennet, Cary c. White, Evans c. Williams, Rocher c. Busher. *Abbot* S. 127 ff. erzählt den Fall Cary c. White, der alle möglichen Instanzen durchgemacht hat, ausführlich. Der Fall ist übrigens ein Irländischer.

66) Stokes c. Carne in Campbells reports II. 339. Parish c. Crawford. *Holt* l. c. I. p. 388. *Abbot* p. 22.

finden, so folgt der Umstand, daß er mit ihnen sich nicht unterhalten konnte, von selbst schon aus der Entfernung [67]). Das Recht, ein Schiff zu verkaufen, ist so sehr beschränkt, und es ist namentlich erforderlich, daß der Beweis der dringendsten Nothwendigkeit geführt werde, daß man in der That einem jeden abrathen muß, ein Schiff von einem Schiffer zu kaufen, wenn er nicht Vollmacht von der Rhederey hat. Es ist selbst in vielen Fällen entschieden, daß, wenn ein auswärtiges, oder selbst ein Vice-Admiralitätsgericht in den Colonien beeidigte Besichtiger deputirt, die ein Schiff für see-untüchtig erklären, oder attestiren, daß es nicht hat abgebracht werden können, dieß nicht nur nicht als eine genügende Autorität betrachtet werden könne, um den Schiffer zum Verkaufe zu befugen, sondern selbst nicht einmal in einem englischen Gerichte den Beweis liefere, daß der Verkauf so dringend nothwendig gewesen sey [68]). Sir William Scott hat gleichfalls in einem, in England berühmt gewordenen, Urtheile es ausgesprochen, daß zwar wohl die ganze Ladung verhypothecirt, oder ein Theil derselben verkauft werden könne, daß aber, auch in der Noth, der Schiffer nicht befugt sey, die ganze Ladung zu verkaufen [69]). In England ist es entschieden, daß der Schiffer, ungeachtet er seine Rheder dnrch nothwendige Anleihen in den Fällen, in welchen sich das präsumtive Mandat annehmen läßt, verpflichte, dennoch nicht befugt sey, auf dieselben zu trassiren [70]); wiewohl dies mehr aus dem Princip hervorgegangen zu seyn scheint, daß die Eigner ein Recht haben, die Richtigkeit der Rechnungen, die Nothwendigkeit ꝛc. zu untersuchen, und daher nicht verpflichtet erachtet werden können, die stärkere Verbindlichkeit, die in Wechseln liegen würde, zu übernehmen. Der Schiffer ist zunächst verpflichtet, sein Schiff

---

67) Holt l. c. I. 405. 406.

68) Mehrere dieser Fälle sind ausführlich erzählt bey *Abbot* l. c. p. 3 sqq. und *Holt* l. c. I. p. 410 sqq.

69) In dem Falle der Gratitudine, Mazzola 18. Dec. 1801. (*Robinsons* reports III. 240,)

70) So in Sachen Harder c. Brotherstone (*Campbells* rep. IV. 250.)

in gehörigen Stand zu setzen, daß es See halten kann, und dasselbe mit allem erforderlichen zu versehen. Statt aller Schiffspapiere dient im Grunde in England das Schiffsregister. Doch wird angenommen, daß es eine Pflicht des Schiffers sey, auch diejenigen Papiere zu führen, die man in seinem Bestimmungshafen in der Art fordert, daß er ohne dieselben nicht zugelassen werden kann, was namentlich in Beziehung auf den Gesundheitspaß bey Reisen nach Sardinien entschieden ist [71]). Auch gehört wohl bey Reisen ins Mittelländische Meer der Türkenpaß (mediterranean pass) dazu. Der Schiffer muß auch hier die angefangene Reise bis ans Ende fortsetzen; doch steht ihm eine Abweichung frey, wenn die Sicherheit des Schiffes es erfordert [72]). Der Schiffer, der ein Schiff von mindestens 200 Tonnen und 16 Kanonen führt, darf nie ein Schiff und seine Ladung, und zwar letztere selbst nicht, um das Schiff zu retten, an Seeräuber übergeben, sondern muß sich vertheidigen. Dieselbe Pflicht haben kleinere Schiffe dann, wenn sie von einem „türkischen Seeräuber," der nicht wenigstens einmal so viele Kanonen führt, wie sie, angegriffen werden. Die freiwillige Uebergabe des Schiffes ist ein Capitalverbrechen [73]). Daß der Schiffer in außerordentlichen Fällen sein Schiffsvolk zu Rathe ziehe, wird in England als der Klugheit angemessen angesehen; aber man fordert dieß nicht als Pflicht von ihm, sondern sieht es nur als eine Erleichterung des Beweises an [74]). Auch die Pflicht, beim Ein- und Ausgehen

---

[71]) In Levy c. Casterton. (Campbells reports IV. 389.)

[72]) So in Beziehung auf das Aufsuchen der Convoy in d'Aquilar c. Tobin vergl. *Holt* system p. 493. sq. und *Holt* N. P. reports p. 185.

[73]) Stat. 16. Carol. II. c. 6. Stat. 22. 23. Carol. II. c. 11. §. 10. vergl. Stat. 11. 12. Will. III. c. 7. Stat. 6. Geo. I. c. 19. Der Ausdruck turkish *pirate* in der Acte Carls II. ist wohl der Zeit zuzuschreiben in der das Gesetz erlassen wurde, da nach einer Entscheidung des Sir Wm. Scott in der Sache der Helena, Heslop, (*Robinson* reports IV. 3.) ausdrücklich jetzt die Afrikanischen Raubstaaten als constituirte Staaten betrachtet werden. S. oben §. 373.

[74]) Dieß ist entschieden in Birkley c. Pesgrave (East reports I. 220.), wo einem Anspruch auf Erstattung von Havarie Grosse unter andern

von einem Reviere einen Lootsen zu nehmen, ist nur eine relative. Die Regel ist, daß alle Schiffe, die ins Ausland fahren, sowohl wenn sie in den Fluß hinein, wie wenn sie hinaussegeln, einen der angestellten Lootsen nehmen müssen, wenn sie nicht durch höhere Gewalt verhindert werden, ihn an Bord zu erhalten. Doch steht es jedem Schiffer, oder Eigner, und selbst dem bloßen Miteigner, der zu Dover, Deal oder der Insel Thanet wohnt, frey, sein eignes Schiff selbst die Themse, Medway hinauf und herunter, so wie in jeden Hafen der Cinque-Ports zu lootsen [75]). Frey

---

der Einwand entgegengesetzt wurde, daß das Schiffsvolk nicht zu Rathe gezogen sey, welchen aber der court of kings bench unter Aufstellung des im Texte gegebenen Princips verwarf.

75) **Stat. 52. Geo. III. c. 39. §. 33.** — Da wohl noch mehrere Male der cinque ports Erwähnung geschehen muß, so möge hier angemerkt werden, daß darunter Dover, Sandwich, Romney, Hastings und Hythe verstanden werden. Der Ausdruck **cinque ports and two ancient towns** begreift die Städte Winkelsea und Rye mit. Durch das Gesetz vom **30. Juni 1808** ist die Gränze innerhalb deren der Lord Großadmiral und Lord Warden ihre Jurisdiction über die Cinque Ports ausüben, bestimmt Sie umfaßt eine Linie welche läuft von dem **Red cliff** westlich von Seaford in der Grafschaft Sussex, eine Meile um den Sand, das Pferd von Willingdon, ferner eine Meile außerhalb der „**ridge and new shoals**“ von hier eine Linie bis fünf Meilen von Cap Crizries an der französischen Küste dann um die Bänke, welche Ueberfall (the overfalls) heißen, in einer Entfernung von zwey Meilen; von hier dieselbe Distance längs der Ostseite des Galloper Sandes, bis das Nordende desselben West-Nord-West liegt. Von dem Punkte, wo dieß der Fall ist, (**from the west north west bearing of the Galloper**) quer hinüber über die Bank Thwart Middle bis an das Ufer unter dem Maze Tower, läuft von hier die Linie hinauf nach Saint Osyth in der Grafschaft Essex und den Strom Coln bis an den Landungsplatz ohnweit Brightlingsea und von hier in gerader Linie nach Schoe Bacon; von hier nach dem Punkte Schelneß auf der Insel Shippey; dann über das Wasser nach Feversham, von hier die Linie der Küste um die Nord und Süd-Forelands und Beachy Head bis wieder an den Ausgangspunkt **Red cliff.** **Vergl. Stat. 48. Geo. III. c. 130. §. 20;** — Zum Verständniß dieser umständlichen Beschreibung bemerke man, daß der Lord Warden die Jurisdiction über dasjenige hat, was auf dem Wasser vorfällt, und das die Gränzen dieser Jurisdiction hier beschrieben sind. Es sind daher alle Wasser, Buchten (creeks) und Häfen, welche in dem beschriebenen

von der Verpflichtung, Lootsen zu nehmen, sind ferner alle mit englischem Register versehene Schiffe unter sechzig Tonnen [76]), so wie alle regulairen Traders, (d. h. die regelmäßig fahrenden Schiffe) von den Häfen zwischen Boulogne und dem Baltischen Meere, wenn sie von der Seite von Orfordneß, den Nord-Canal herauf kommen, und alle Küstenfahrer und Irländer die auf der Themse als Küstenfahrer schiffen. Endlich sind auch alle Schiffe, die regelmäßig auf Norwegen und das Cattegat und die Nordsee so wie um das Nord-Cap und in das weiße Meer fahren, ausgenommen. Alle diese Ausnahmen sind aber ebenfalls an die Bedingung geknüpft, daß die Schiffe ein britisches Register haben [77]).

Nordamerika. — Jeder Schiffer, der auf einem Registerschiffe angestellt werden soll, muß ein Bürger der vereinigten Staaten seyn [78]). Der Schiffer hat alle Pflichten die ihm nach allgemeinen Grundsätzen obliegen, und wird sonst seinen Rhedern verantwortlich. Im Allgemeinen verlangt man von ihm angemessene Vorsicht, Aufmerksamkeit und Treue. Die Rheder können aber auch ohne Ursachen anzuführen, einen Schiffer willkührlich entlassen; jedoch nicht, wenn er für eine bestimmte Reise beibehalten war, und schon Connossemente gezeichnet hatte [79]). Zu den

---

Kreise liegen, in dieselbe begriffen. Wir werden besonders in der Lehre von den Lootsen und in der vom Berglohn öfter von den Cinque Ports reden müssen.

[76]) **Stat. 52. Geo. III. c. 39. §. 39.** Man übersehe die unterstrichenen Worte nicht. Sie fehlen wohl bey Schriftstellern, aber man muß in den englischen Gesetzen kein Wort übersehen.

[77]) Die angeführte Acte §. 2. Die Ausnahme der auf Norwegen ꝛc. fahrenden Schiffe, muß wohl von solchen verstanden werden, die regulaire Fahrt haben; sonst ist kein Sinn darin. Die Acte läßt diese Erklärung zu, wenn sie gleich nur allgemein sagt, „all ships and vessels trading to Norway" etc. während bey der Ausnahme der Schiffe von Boulogne ꝛc. ausdrücklich gesagt ist, all *constant* traders etc.

[78]) **Act of congress 31. Dec. 1792. sect. 3 etc.**

[79]) Nach Entscheidungen. S. auch *Story* l. c. p. 184,

besondern Pflichten desselben gehört hier die Verproviantirung. Jedes Schiff, das übers Atlantische Meer geht, muß wenigstens sechzig Gallons Wasser, hundert Pfund gesalzenen Fleisches und hundert Pfund gesunden Brodts für jeden Mann an Bord haben. War dafür nicht gesorgt, und mußten die Leute deshalb auf kleinere Rationen gesetzt werden, so erhalten sie für jeden Tag den dieses der Fall war, eines Tages Gage über ihre bedungene Hauer [8]). Ferner muß er, wenn sein Schiff fünfundsiebzig Tonnen oder größer ist, und mit sechs Mann oder darüber fährt, eine Lappdose (Medicinkasten) mit einer Anweisung zum Gebrauche der einzelen Medicamente mitnehmen, welche von einem anerkannten Apotheker gefüllt, jährlich revidirt und ergänzt werden muß [81]). Aus den Handlungen des Schiffers werden die Rheder so weit verbunden, als sie nothwendig waren [82]); daher kann er auch nur im Falle der höchsten Noth das Schiff verkaufen. Sein Schiff verpfänden kann er nur außer Landes, und wenn er in der Lage ist, daß er ohne Aufnahme des Geldes seine Reise nicht vollenden kann. Doch ist er überhaupt nicht dazu berechtigt, so lange er Güter bei sich hat, die ihm selbst, oder seinen Rhedern gehören, so wie auch, wenn in dem Hafen, wo er sich befindet, Correspondenten der Rhederey sind, die das Geld anschaffen können oder müssen [83]). In einem solchen Nothfalle kann auch der Schiffer die Ladung theilweise verkaufen, oder ganz verpfänden, doch nicht mehr, wenn er den Bestimmungsort schon erreicht hat [84]), und überhaupt erst, wenn das Schiff seine Reise sonst nicht fortsetzen kann. — Der Schiffer, der nothwendig Geld im Auslande zum

---

[80]) Act of congress 20. July 1790 c. 29. (U. S. L. I. 178.) sect. 9.

[81]) Act. 20. July 1790. l. c. sect. 8. verlangt, dieß nur bey Schiffen von 150 Tonnen mit 10 Mann; ist aber, wie oben angeführt, abgeändert, durch Act 2. March 1805 chant 88. (U. S. L. VII. p. 301.)

[82]) Milward c. Hallet, United insurance company c. Scott, Blaire c. ship Charles, Capisino c. Perez. *Story* l. c. p. 149.

[83]) Bucher & Co. c. Conyngham. *Story* l. c. p. 175.

[84]) United insurance comp. c. Scott. *Story* l. c. p. 178.

Schiffsbedarf gebraucht, kann aber auch auf seine Rheder trassiren[85]). Wenn der Schiffer einen Contract für das Schiff schloß, und in Folge desselben Geld auslegte, so hat er das Recht, bis zu dessen voller Erstattung die Fracht zu retiniren[86]); und nach einer Entscheidung des District-Gerichts in Pensylvanien muß man ihm auch ein dingliches Recht an dem Schiffe zugestehen, wenn er zum Schiffsbedarf außer Landes Gelder vorschoß[87]), worin also das amerikanische Recht von dem englischen abweicht. Vor Anfang der Reise muß ein Schiff mit den gehörigen Papieren versehen seyn, d. h. auch hier, es muß mit denjenigen Documenten versehen seyn, den die Gesetze des Bestimmungsortes, Tractaten und Völkerrecht fordern[88]). Außer dem Register, der Musterrolle (§. 405.) befindet sich wohl immer ein Seepaß im Schiffe, den jeder nach auswärts gehende Schiffer mitnehmen muß, bey 200 Dollars Strafe[89]). Ferner kommt hier das shipping paper oder die list of persons, welches auch in Friedenszeiten sich an Bord befindet, und unseren Musterrollen correspondirt, aber neben den articles of agreement besteht, vor. Schiffe, die das Recht auf ein certificate of ownership haben, (§. 370.) fahren natürlich mit diesem, statt des Registers. Im Leben wird dieß certificate of ownership auch wohl sea-letter genannt. Doch ist in Contracten Vorsicht hinsichtlich dieses Sprachgebrauchs zu empfehlen, da man unter dem sea letter eigentlich den See-Paß versteht, und die Gerichte des Staates Neu-York verschiedener Meinung über die Frage waren, ob man den Ausdruck auf das certificate of ownership beziehen dürfe[90]). Der Schiffer wird durch Auf-

---

85) Nach Entscheidungen. *Story* l. c. p. 150. sq.

86) So in Lane c. Penniman etc. und Milward c. Hallet. *Story* l. c. p. 151. 283.

87) Gardener c. ship New-Jersey. Vergl. *Story* p. 152.

88) Silva c. Low und Goix c. Low *Story* l. c. p. 263. sq.

89) Act of congress 1. June 1796 c. sect. 3. 4. Act 2. March 1803.

90) In Sleght c. Hartshorne and Bhinelander. *Story* l. c. p. 80. Es war ein Assekuranzfall, und in der Police garantirt (warranted) daß das Schiff mit einem „sea letter" fahre. Es wurde Beweis angeboten,

bringung von seinen Verbindlichkeiten nicht frey; er soll vielmehr versuchen, was in seinen Kräften steht, um Schiff und Ladung frey zu machen. Doch schadet ihm ein Irthum nicht, wenn er nur bona fide verfuhr, keine betrügliche Absicht hatte und sich keiner Nachlässigkeit schuldig machte [91]). Den guten Glauben zu verletzen, ist er nicht verpflichtet, selbst soweit ein Feind in Frage steht [92]). Für die Contracte des Schiffers kommt die Rhederey auf, soweit dieselben nothwendig waren [93]); für seine Versehen muß man sie, soweit er sie in Ausübung seines Amtes beging, wohl unbedingt verbunden halten [94]).

Brasilien. — Nur über die Schiffspapiere finde ich hier Vorschriften. Die Brasilianischen Häfen sind Schiffen aller Nationen geöffnet, nur sollen dieselben die erforderlichen Papiere vorzeigen können. Diese sind 1) Ein Ladungsverzeichniß, 2) Regierungs-Seepässe, 3) Facturen der Fabriken von denen die Waaren herrühren, 4) Zollexpeditionen (despachos das Alfandegas) sowie die Ausklarirungs-Documente aus dem Abgangshafen, 5) Certificate, welche von den brasilianischen Consuln, Residenten oder deren Stellvertretern legalisirt sind [95]).

Oesterreich. — Schiffer eines mit einem Patente fahrenden Schiffes kann keiner seyn, der nicht ein eingeborner ist oder durch Naturalisation Unterthanenrechte erlangt hat, und mindestens volle

---

daß im gewöhnlichen Reden unter dieser Benennung das certificate of ownership verstanden werde, was aber das Gericht von Newyork nicht zuließ. Dessen Spruch wurde aber in dem court of errors umgeändert.

91) Cheviot c. Brooks. *Story* l. c. p. 280.

92) Hannay c. Eve. *Story* l. c.

93) So in James c. Bixby. *Story* digest of american decisions hinter seiner Ausgabe von Abbot p. 641.

94) Dieß scheint wenigstens aus Entscheidungen zu folgen. S. Abbot by *Story* p. 184.

95) Alvará con forza de lei 20. Junho 1811.

zwanzig Jahre alt ist [96]). Die Rheder müssen mit dem Schiffer einen schriftlichen Contract errichten, der bey den Behörden zu deponiren ist. In diesem Contracte soll die Rhederey sich zugleich verpflichten, den Schiffer nicht vor Ablauf von drey Jahren zu verabschieden, und der Schiffer sich anheischig machen, vor Ablauf dieser Zeit keinen Abschied zu fordern, wenn nicht besondre Umstände oder wichtige Gründe eintreten, über welche die Regierung erkennt. Wird es zulässig befunden, so erhält der Schiffer ein Substitutionscertificat (certificato di sostituzione) und neue Papiere, jedoch, den Tod des vorigen Schiffers ausgenommen, nur für kurze Reisen, die nicht längere Zeit dauern, als binnen deren ein neuer Ferman des Sultans nach Triest kommen kann [97]). Jeder Schiffer eines patentirten Schiffes verpflichtet sich eidlich auf folgende Artikel: 1) Er erklärt daß die von ihm genannten Personen alleinige Eigenthümer des Schiffes seyen, verpflichtet sich, daß er, wenn er erfahre oder Grund zu vermuthen habe (sospettassi) daß andre Miteigner seyen, dieß der Behörde anzeigen und widrigenfalls die gesetzliche Strafe leiden wolle, selbst bis zur Todesstrafe [98]). 2) Er verpflichtet sich, daß er selbst die Gesetze streng beobachten und von seiner Equipage beobachten lassen wolle, ohne sich jemals mit Unwissenheit entschuldigen zu wollen. 3) daß er die Flagge des Schiffes nie verändern oder verändern lassen, auch nie mit Patenten anderer Fürsten fahren, nie in die Dienste der Feinde Oesterreichs treten, auch nie seinen oder seines Schiffes Namen verändern wolle [99]). 4) Daß er an seine Stelle keinen

---

96) Editto politico di navigazione 25. April 1774. Art. II. §. 1.

97) Edltto concernente i contratti fra i propietari e capitani de' bastimenti etc. 7. April 1803. Zum Verständniß: In Gemäßheit der Friedenstractaten zwischen Oesterreich und der Pforte, giebt letztere Fermans für die Oesterreichischen Schiffe zum Schutze gegen die türkischen Kriegsschiffe und Barbareskenschiffe.

98) Ueberhaupt Editto politico 1774 Art. II. §. 2. 46. Für die hier erwähnte Pflicht. Editto politico art. II. §. 12. und gli oblighi di navigazione di capitani austriaci patentati (aggiunta zum Editto politico no. XXVII. in ed. 1818.) no. 1.

99) Gli oblighi etc. no. 2. 3. editto politico art. II. §. 14. 20. 22.

andern Capitain setzen oder setzen lassen wolle, wenn nicht eine Krankheit oder sonst dringende Gründe ihn dazu nöthigen, und daß er in diesem Falle selbst es nicht ohne Mitwissen und Erlaubniß der k. k. Regierung geschehen lassen und, falls es auf der Reise nothwendig werde, es dem nächsten Consul anzeigen, auch sofort seinen Rhedern Nachricht davon geben wolle [100]). 5) Daß er das Schiff ohne Wissenschaft und ohne ausdrückliche Ordre der Rheder nicht abtakeln (disarmare), veräußern, verpfänden, verkaufen, auch keine Bodmerey nehmen wolle, bey Verwirkung der gesetzlichen Strafe und Ersetzung alles Schadens; so wie, daß er, wenn dieß auf den Befehl der Eigner geschehe, von dem Patente keinen Gebrauch machen, sondern es sofort den Rhedern einsenden wolle, um dasselbe der Behörde einzuliefern [101]). 6) Daß er das Schiff wenigstens zu zwey Drittheilen mit österreichischen Unterthanen bemannen, der competenten Behörde die richtige Musterrolle produciren, auch wenn er wegen Krankheit, Desertion ꝛc. einen Matrosen zurücklassen müsse, oder ihn durch den Tod oder sonst verliere, sich ein Certificat des nächsten Consuls oder Viceconsuls geben lassen wolle, um sich zu rechtfertigen, auch 7) alle fehlenden Schiffsleute, so weit es angeht, durch österreichische Unterthanen, in deren Ermangelung aber wenigstens durch Unterthanen eines befreundeten Staates ersetzen wolle [102]). 8) Daß er den österreich. Consuln und Viceconsuln den gebührenden Gehorsam leisten, ihnen die gesetzlichen Taxen bezahlen, die Papiere vorzeigen, und getreuen Bericht über die Reise erstatten, und ihnen bey Strafe doppelter Gebühr und sonstiger willkührlicher Züchtigung die Schlichtung aller Händel die das Schiff und die Mann-

---

100) Gli oblighi etc. no. 4. Editto politico art. II. §. 15. Editto concernente i contratti fra i proprietarj e capitani 7. April 1803.

101) Gli oblighi no. 5. Editto politico Art. II. §. 11. 35. 38.

102) Gli oblighi etc. no. 6. Editto politico Art. II. §. 8. 15. Editto, concernente i rolli degli equipaggi de' bastimenti mercantili etc. 6. October 1759. Circolare a tutti i ces. reg. consoli etc, 5. gennajo 1799.

schaft angehen, überlassen wolle [103]). 9) Daß er während dreyer Jahre wenigstens einmal in die k. k. Staaten zurückkehren wolle, daß er das Patent nicht für ein andres Schiff gebrauchen oder gebrauchen lassen wolle, auch daß er nachdem das alte Patent abliefern und nicht ohne ein neues fahren wolle [104]). Außer den in dieser Erklärung enthaltenen Hauptverbindlichkeiten ist ihm noch besonders folgendes zur Pflicht gemacht: Er soll, sobald sein Schiff über funfzig Tonnen Last groß ist, ein Journal führen, welches von der Intendanz von Triest, oder dem Statthalter von Fiume oder Segna oder von dem Directorate von Buccani auf jeder Seite gestempelt (bollata) wird. In diesem Journale muß der Schiffsschreiber, in dessen Ermangelung der Schiffer, die Liste der Equipage nach deren Vor- und Zunamen, sowie ihr Vaterland, ferner alle Veränderungen die etwa mit derselben vorgehen möchten, verzeichnen, und dabey, und zwar von einem Tage zum andern die Ursache der letzteren bemerken. Davon abgesondert soll die Gage, die jeder Seemann zu erhalten hat, so wie, was ihm etwa verabreicht ist, ferner ihr Betragen eingeschrieben werden. In dem Journale soll eine kurze Bemerkung über die größere oder geringere Bereitwilligkeit der Consuln ihm beyzustehen (una breve memoria della diligente o negligente assistenza de' consoli) sowie was ihm in jedem Hafen Gutes oder Böses erwiesen ist, verzeichnet werden. Außer diesen Spionereyen und Klatschereyen soll dann das Journal die Ereignisse der Reise, die glücklichen oder widrigen Vorfälle derselben, das Zusammentreffen mit Capern oder Kriegsschiffen und alle Erscheinungen, die direct oder indirect ein Interesse für die Flagge, den Handel und die Schiffahrt oder die Krone haben können, und zwar Tag-weise in chronologischer Ordnung, enthalten [105]). Dieses Journal muß, wenn die Reise vollendet ist, innerhalb dreyer Tage nach erhalte-

---

103) Gli oblighi etc. no. 8. Editto politico art. II. §. 16. Circolare governiale 12. Juglio 1802.

104) Gli oblighi etc. no. 8. Editto politico art. II. §. 11.

105) Editto politico 1774. art. II. §. 2.

ner Pratica (Lossprechung von der Quarantaine) dem Hafencapitain vorgezeigt werden [106]); wobey der Schiffer zugleich einer von dem Magistrate dazu deputirten Person Rechnung über die Strafgelder ablegen muß, in welche die Equipage verfallen ist, welche von deren Gage einbehalten werden. Macht er sich dabey eines Betruges schuldig, so wird er in die Erlegung des dreyfachen und außerdem in eine willkührliche Strafe verurtheilt. Die Rechnungsablage über die Schiffskosten geschieht den Rhedern, denen er sie genau aufzumachen hat, und ist er diesen nicht nur dafür verantwortlich, sondern er kann im Falle schlechter Aufführung oder ruchloser Weise verursachten Schadens auch mit einer öffentlichen Strafe belegt werden [107]). Der Schiffer muß, ehe er in See geht, sich der Seetüchtigkeit des Schiffes versichern, und dafür sorgen, daß dasselbe mit allem erforderlichen Zubehör gehörig versehen, so daß weder Güter noch Personen einer offenbaren Gefahr ausgesetzt sind; er hat eine hinreichende Quantität gesunder Nahrungsmittel, wobey er sich nach dem Gebrauche und specieller Abrede richten muß, mitzunehmen, bey willkührlicher Strafe, und einer dem Schiffsvolke zu entrichtenden Vergütung in Gelde. Wenn aber durch höhere Zufälle der Proviant ausgeht, so kann er von jedem, der dergleichen bey sich hat, fordern, daß er ihn zum gemeinschaftlichen Gebrauche hergebe; wozu auch die Oesterreichischen Schiffe verpflichtet sind, die ihm begegnen. Beyde aber erhalten dafür eine billige Bezahlung. Ferner muß er einen Medicinkasten an Bord haben [108]). Während des Ladens und Löschens, sowie beym Absegeln aus einem Hafen muß der Schiffer an Bord seyn. Ueberhaupt muß er, wenn er das Schiff ohne dringende Ursache verläßt, oder nicht die gehörige Zahl von Seeleuten an Bord bleiben läßt, seinen Rhedern und Abladern allen Schaden ersetzen, und wird überdieß auf das strengste bestraft [109]). Die Schiffer

---

106) Ibid, art. II. §. 3.

107) Editto politico 1774. art. II. §. 4. 5.

108) Ibid. art. II. §. 10. 18.

109) Editto politico 1774. art. II. §. 19. 24. 25. Ordinanza 25. Giugno 1756.

haben darauf zu achten, daß ihr Schiff nicht überladen werde; die Hafencapitaine und die Consuln haben darauf zu achten, und dafür zu sorgen, daß das zu viel geladene entfernt werde, und den Schiffer der Behörde anzuzeigen, die ex officio gegen denselben verfahren [110]). Ueberhaupt soll er die Gesetze, deren Kenntniß bey ihm vorausgesetzt wird, befolgen, und zwar immer die Gesetze des Landes in welchem er sich befindet, bey schwerer Strafe, wenn aus einer Uebertretung Schaden entsteht [111]). In allen Fällen, in denen etwas außerordentliches geschieht, soll der Schiffer in dem ersten Hafen, zu welchem er kommt, bey dem k. k. Consul, und wo sich kein solcher befindet, bey der dafür competenten Behörde, oder, in deren Ermangelung, bey einer öffentlichen Person seine Verklarung belegen [112]). Ueber die Rechte des Schiffers bemerke man: Die Wahl des Schiffsvolkes steht ihm zu; doch muß er, wenn seine Rheder anwesend sind, mit ihnen im Einverständnisse handeln, und es ist ihm zur Pflicht gemacht, sobald sein Schiff über 100 Tonnen trägt, wenigstens einen, und wenn die Trächtigkeit des Schiffes über 200 Tonnen ist, zwey Schiffsjungen (mozzi) mitzunehmen und zu unterhalten; doch sind sie verpflichtet, wenigstens sechs Jahre ohne Gehalt mit ihm zu fahren [113]). Er soll auf das gute Betragen des Schiffsvolkes achten, und besonders auch auf die gehörigen Religionsübungen halten. Im Falle einer Pflichtverletzung steht ihm das Recht der Züchtigung desselben zu [114]). Ohne Zustimmung der Rheder, oder ihrer Bevollmächtigten oder Correspondenten (o loro procuratori o raccomandatarj) kann der Schiffer weder Reparaturen vornehmen, noch das Schiff verpfänden. Nur im Falle dringender Noth steht ihm dieß frey, und auch dann soll er vorher mit seinen Officieren

---

110) Editto politico art. II. §. 34. 36. Circolare del ces. reg. governo di Trieste. 3. Dic. 1803.

111) Editto politico 1774. art. II. §. 20. 21. 32. 46. Editto da parte del ces. reg. governo della citta di Trieste 13. Nov. 1862.

112) Editto politico art. II. §. 45.

113) Editto politico l. c. §. 6. 7.

114) Ibid. art. II. §. 14. 28. 29.

Raths pflegen, ihre Abstimmung in ein Buch eintragen, und seinen Rhedern genauen Bericht abstatten; auch vorher dem Consul oder Viceconsul eine Anzeige machen, der, wo möglich, auf minder nachtheilige Weise Rath schaffen soll. Das Schiff verkaufen darf er unter keinerley Vorwand. Die etwa nöthig werdenden Reparaturen hat er mit gehöriger Aufmerksamkeit zu leiten, besonders muß er die erforderliche Anzahl fähiger Leute dazu nehmen, bey Strafe des Schadenersatzes [115]). Von Schiffspapieren, die an Bord seyn müssen, erwähnen die Gesetze 1) die Musterrolle [116]), 2) die Connossemente [117]), 3) das Ladungsmanifest [118]), 4) den Seepaß, den aber nur Schiffe erhalten, welche die Rechte österreichischer Schiffe haben, und dieß durch gehörige Documente beweisen [119]) (§. 370.). 5) Das Patent [120]). 6) Den Contract zwischen dem Rheder und Schiffer [121]). 7) Einen Abdruck des editto politico della navigazione [122]). Wenn ein Schiff verunglückt oder genommen ist, so sollen die Consuln es vor allen Dingen ins klare stellen, ob die Schiffspapiere gerettet sind, und, wo dieß der Fall ist, sich dieselben von dem Schiffer gegen Quitung ausliefern lassen, und sie vorsichtig eingepackt und wohl versiegelt mit erster sichrer Gelegenheit an die Regierung einsenden, was immer geschehen soll, wenn ein Oesterreichisches Schiff verkauft wird. Waren in dem Falle eines Unglückes die Papiere nicht geborgen, so nimmt der Consul die näheren Umstände auf, und schickt einen Extract auf gleiche Weise der Regierung ein [123]).

---

115) Editto politico art. II. §. 35. 37.

116) Editto dei presidente e consiglieri delln ces. reg. intendanza commerciale in tutto il littorale austriaco 6. Ottob. 1759. Circolare a tutti i ces. reg. consoli 5. genajo 1799.

117) Editto 20. April 1799.

118) Editto del commandante de Trieste 10. Marzo 1799. Editto del governatore 20. April 1799. Circolare governiale 12. Juglio 1802.

119) Editto governiale 19. Sept. 1791.

120) S. oben §. 370.

121) Editto governiale 7. April 1803.

122) Editto politico art. II. §. 47.

123) Ordine circolare 24. Febrajo 1800.

Rußland. — Die Rheder stellen, nach der zwischen ihnen getroffenen Uebereinkunft, den Schiffer an, der aber, wo möglich, aus der Zahl der in den Häfen eingeschriebenen Seeleute genommen werden soll [124]). Jeder Russische Schiffer leistet einen Eid dahin, daß er das ihm anvertraute Schiff nach Kräften gut führen, auch im Fall von Seenoth nach Kräften retten und bergen wolle [125]). Kein Schiffer soll als solcher angestellt werden, der nicht Zeugnisse seiner Fähigkeit und seines Wohlverhaltens beybringen kann. Die Rhederey muß mit demselben einen schriftlichen Contract errichten, der in duplo ausgefertigt wird [126]). Der Schiffer ist für das ihm anvertraute Schiff verantwortlich. Er hat vor allen Dingen die Beschaffenheit des Schiffes zu untersuchen, und danach zu sehen, daß es mit allem erforderlichen wohl versehen sey, insbesondere auch dafür sorgen, daß er hinreichende Lebensmittel an Bord habe. Die Rationen vermindern, d. h. unter dasjenige herabsetzen, was den Seeleuten auf der Flotte ausgetheilt wird, kann er nur im Fall der Noth und nach gepflogenem Rathe mit den Officieren und ältesten Matrosen, und auch dann soll er ihnen nach seiner Ankunft im Hafen eine Geldvergütung dafür geben. Wo es möglich ist, soll er den Leuten einige Male wöchentlich frische Lebensmittel geben [127]). Der Schiffer soll, wenn er Güter an Bord hat, nie über die Hälfte der Mannschaft zu gleicher Zeit vom Schiffe lassen, und wird, wenn während der Zeit, da dieß geschah, Schaden entsteht, zur Erstattung desselben verpflichtet; auch muß er des Nachts die Luken gehörig verschlossen halten [128]). Auf der Reise sowohl wie in den Häfen soll er eine beständige Wacht ausgestellt haben [129]).

---

124) Kaiserl. Russ. Ordn. der Handelsschiffahrt Hauptst. I. Art. 6 ff.

125) Ordn. der Handelsschiffahrt Hptst. I. Art. 7. 8. Jeder schwört nach seinem Glauben.

126) Ebendas. Hauptst. II. Art. 15. 17. 18.

127) Russ. Ordn. Hauptst. II. Art. 16. 20. 33 — 35.

128) Ebendas. Art. 36. 38.

129) Art. 37. eod.

Kein Schiffer soll in den Hafen, selbst wenn er das Fahrwasser kennt, ohne Lootsen einsegeln [130]). Er soll, bey Lebensstrafe, überall wo eine Quarantaine angeordnet ist, vor erhaltener Erlaubniß nicht aus dem Schiffe gehen [131]). Der Schiffer ist ferner verbunden, keinen unbekannten Menschen an Bord zu nehmen, wohl bey Strafe des Schadenersatzes; er wird aber noch besonders bestraft, wenn er einen Verbrecher an Bord nimmt [132]). Das Recht, sein Schiff zu verpfänden, steht dem Schiffer nur frey, wenn er in der höchsten Noth ist, und sich ohne Geld und Creditive befindet. Kann er sein Schiff nicht verpfänden, so mag er wohl einen Theil der Ladung verkaufen, aber er muß die Waaren dem Eigenthümer zu dem Preise bezahlen, der in dem Bestimmungshafen dafür hätte gemacht werden können [133]). Ohne Einwilligung der Rheder soll der Schiffer keine Contracte für das Schiff schließen. Ist die Rhederey abwesend, so soll er schriftlich um ihre Instruction anhalten, wenn er aber sieht, daß aus dem Abwarten der Antwort dem Schiffe oder der Ladung Nachtheil entstehen könnte, so muß er nach bester Einsicht handeln. Hat er nun einen Contract geschlossen und erhält er, nachdem dieß geschehen ist, eine entgegenstehende Instruction, so muß er denselben wo möglich zu anulliren suchen; wenn dieses aber nicht mehr angeht, namentlich wenn er eine Befrachtung geschlossen, und schon zu laden begonnen hat, so soll er seine Verbindlichkeit erfüllen, und von seinen Rhedern weitere Verhaltungsbefehle darüber fordern, was er nach dieser Erfüllung zu thun habe [134]). Der Schiffer muß sich über alle seine Ausgaben die gehörigen Belege anschaffen, über die Ausrüstung und den verbrauchten Proviant Buch führen, und nach Endigung der Reise den Rhedern oder

---

130) Art. 42. eod.

131) Russ. Ordn. Hauptst. II. Art. 51.

132 Ebendas. Art. 49.

133) Art. 46. eod.

134) Russ. Ordn. Hauptst. VII. Art. 128 — 132.

dem Director Rechnung ablegen [134]). Ueberhaupt soll sich der Schiffer nach den Gesetzen des Landes richten, in welchem er sich jedesmal befindet [135]). Einseitig absetzen kann die Rhederey einen Schiffer nur, wenn er sich ungetreu oder gegen seinen Contract benimmt, oder ungeschickt ist. Ist er aber Miteigner, so müssen sie, wenn er es will, ihm sein Part abkaufen [136]). An Bord des Schiffes sollen sich folgende Documente befinden: 1) Der Contract zwischen Rhedern und Schiffer. 2) Der Befrachtungscontract [137]). 3) Der Bielbrief [138]). 4) Ein Gesundheitsattest, wenigstens wenn er nach einem Hafen des Mittelländischen Meeres, Spaniens oder Portugalls oder irgend wohin fährt, wo eine Quarantaine Statt findet [139]). 5) Der Hauercontract mit dem Schiffsvolke [140]).

Schweden. — Wer in Schweden das Commando eines Schiffes erhalten will, muß in einer See- oder Stapelstadt das Bürgerrecht gewinnen [141]), was nur denjenigen frey steht, die in Schweden geboren und erzogen sind; außer in Stockholm, Gothenburg, Gehle, Norrköping, Carlskrona, Carlshafen und Calmar, wo auch Ausländer als Schiffer Bürger werden können, wenn sie beweisen, daß sie da, wo sie bisher in dieser Eigenschaft ansäßig waren, ihr Bürgerrecht aufgegeben, sich auch über ihren guten Ruf ausweisen. Diese müssen aber ihre Frau und unmündige Kinder, oder wenn sie Wittwer sind, wenigstens die Kinder innerhalb eines Jahres nach Schweden bringen,

---

134) Russ. Ordn. Haupst. VIII. Art. 166.
135) Dieselbe. Hauptst. II. Art. 50.
136) Ebendas. Hauptst. VIII. Art. 167.
137) Russ. Ordn. Hauptst. VII. Art. 126.
138) Dies. Hauptst. VIII. arg. Art. 164. i. f.
139) Dies. Hauptst. II. Art. 52.
140) Kaiserl. Russ. Ordn. d. Handelsschiff. Hauptst. V. Art. 80.
141) Kgl. Resolut på Stæder Besvær 19. Jan. 1757. §. 11. Reglem för Coopvaerde-skepp. 30. Mart 1748. 12. Junii 1773. §. 6. Kongl. skrifwelse af 23. Januarii 1827. Kungörelse 1. Mars 1827.

bey Verlust des schon erworbenen Bürgerrechts [142]). Keiner wird aber dazu gelassen, als Schiffer Bürger zu werden, der nicht vorher ein Examen gemacht hat, nach welchem die Schiffer in zwey Classen eingetheilt werden, deren Unterschied darin besteht, daß nur die der ersten Classe mit einem türkischen Paß fahren können [143]). Die Officiere und examinirten Unterofficiere der Admiralität brauchen nicht das Bürgerrecht zu gewinnen, müssen sich aber dem Examen unterwerfen, wie andere [144]). Die Rhe-

---

142) Kongl. förord. 3. Iui. 1816. §. 1 — 4.

143) Kungörelse 1. Mars 1827. Kungörelse 1. April 1828. angående förlängring af den i kongl. comm. collegii Kungörelse af den 1. Mars 1827 etc. Das Examen, welches vor einem See-Officier oder Schiffahrtskundigen, einer Magistratsperson und einem Kauffahrtheyschiffer geschieht, besteht bey den Schiffern erster Classe in Decimal- und Logarithmen-Rechnung, Grundmessen, Quadrat- und Cubikrechnung ebener und sphärischer Trigonometrie, Globenlehre, Navigation mit allem was dazu gehört, als: Segeln und Besteckmachen (d. h. das Auffinden der Oerter auf der Seekarte), Beobachtung der Abweichungen des Compasses sowohl nach Azimuth, (Azimuth ist das Maas des Winkels den der Scheitelkreis eines Sterns mit dem Mittagskreise macht) wie nach Amplitudo (die Berechnung der Morgen- oder Abend-Weite eines Gestirns, d. h. die Abweichung des Punktes, wo es auf- oder untergeht, von dem wahren Ost- oder Westpunkte nach dem Abstande vom Aequator). Ferner begreift das Examen Chronologie. Berechnung der Wasserzeiten, Lösung astronomischer Aufgaben, Kenntniß des Octanten und Sextanten, Bestimmung der Länge nach Observation (d. h. nach dem Laufe der Gestirne, nicht bloß nach dem Log und der Berechnnng der Course) und zwar sowohl nach dem Monde wie nach den Sternen und nach dem Chronometer (neu erfundenes Instrument, eine Art Uhr, nach der die Zeit und die Länge gemessen wird), Schiffsmanövriren, Journalführen, Proviant- und Ladebuchführung, Frachtschließen, Certepartieeingehen, Vergleichung und Berechnung fremder Münzen, Maaße und Gewichte, Schiffahrtsgesetze, Havarieverordnung, Seglations- und Zollordnungen. Das Examen der zweyten Classe geht bloß auf Decimalrechnung, Navigation, Gebrauch des Loths (Senkbley) und des Log, Corrigiren des Courses, gerades Segeln und Laviren nach den Differenzen der Breiten, nach Abweichungstabellen, Besteckmachen auf der Seekarte, Seemanoeuver, Journal-, Proviant- und Ladungsbuchführung, Frachtabschließen, auch Vergleichung und Reduction fremder Münzen, Maaße und Gewichte. Die angef. Verordnung vom 1. März 1827.

144) Kongl. Commerce collègii skrifwelse til Ofwer Ståthållare 11. Apr. 1782. Kongl. förord. 3. Jul. 1816. §. 1.

derey muß mit dem Schiffer einen Vertrag schließen, in welchem besonders sein Gehalt bestimmt wird. Dieser Lohn soll vor jeder Reise von neuem bedungen werden. Geschieht dieses nicht, so gilt darin dasjenige, was für die vorhergehende Reise festgesetzt war [145]). Ehe einem Schwedischen Schiffer gestattet wird, in See zu gehen, muß er dem Könige und der Krone den Eid der Treue leisten, und schwören, daß er die Gesetze pünktlich erfüllen und erfüllen lassen wolle [146]). Den Rhedern insgesammt steht auch das Recht zu, einen Schiffer nach Willkühr wieder abzusetzen, wenn sie aber uneins sind, so untersucht der Richter die Gründe beyder Theile, und bestimmt danach; auch müssen sie dem Schiffer, wenn er abgesetzt wird, sein Part zu dem höchsten Werthe, zu dem es taxirt wird, abkaufen, wenn er es verlangt [147]), und auf jeden Fall neue Schiffspapiere auf den Namen des neuen Schiffers nehmen [148]). Ueber die Pflichten des Schiffers sind die gesetzlichen Vorschriften hier sehr mangelhaft. Auch noch die neuste Schiffahrtsordnung [149]) enthält im Ganzen nur Verordnungen über Zollangelegenheiten. Aus den Gesetzen ist folgendes zu bemerken: Die Verantwortlichkeit der Rheder aus den Handlungen des Schiffers ist hier dahin bestimmt, daß sie für alles aufkommen müssen, was er in denjenigen Dingen (i the ting) vornimmt, die seinem Posten anvertraut sind, oder anvertraut seyn müssen, wonach sie also sich dasjenige gefallen lassen müssen, was, der allgemeinen Rechtsvermuthung nach, als zum Amte des Schiffers gehörig angesehen werden kann. Nur haften sie auch hier nicht über den Werth des Schiffes hinaus, und können sich durch Abtretung desselben von jedem Anspruche befreyen. Auch kann ein

---

145) *Sweriges* Rikes Siölag. Skipmanna-balk (Abth. I.) cap. 1.

146) *Swer.* Rik. siölag. l. c. cap. 26. Kongl. Reglem. för Coopvaerdie skeppare societaten 15. Jun. 1773. §. 1.

147) *Swer.* Rikes siölag. Redare-balk (Abth. III.) cap. 16.

148) Circul. af commerce colleg. 28. Mars 1820. Kongl. brefwet 14. Aug. 1821. Comm. coll. circulaire 27. Aug. 1821.

149) Kongl. förnyade Seglationsordning. 21. Jul. 1825.

Schiffsgläubiger, der einmal die Rhederey oder den Schiffer in Anspruch genommen hat, nicht zugleich auf beyde kommen, sondern muß die Sache mit demjenigen ausmachen, den er einmal angegriffen hat [150]). Der Schiffer darf, ohne Einwilligung der Rhederey, das Schiff oder dessen Geräthe nicht verkaufen, es müßte denn seyn, daß er sich in der höchsten Noth befände, und auch dann soll er vorher mit seinen Leuten Raths pflegen [151]). Ueberhaupt ist der Schiffer verbunden, seinen Rhedern zu jeder Zeit, da sie es fordern, über das Schiff und dessen Administration Rechnung abzulegen, und zwar selbst, wenn er Miteigner ist. Kehrt er ihnen nicht dasjenige, was nach Abzug der Schiffskosten als residuum bleibt, unweigerlich auf ihre Anforderung aus, so verfällt er in 100 Thlr. Strafe. Die Rechnungsablage geschieht in einer dazu angesetzten Versammlung sämmtlicher Rheder [152]). Der Schwedische Schiffer soll, wenn er von einem ausländischen Hafen nach Schweden segelt, vor seiner Abreise seinem Consul ein eigenhändig unterzeichnetes Duplicat des Ladungsmanifestes übergeben, und ihm Originalconnossemente einliefern, damit dieser sie an die Zollkammer zur Vergleichung einsenden könne. Dasselbe, nebst dem Zollpaß der Zollkammer des Abgangsortes soll er dem Consul bey seiner Ankunft von Schweden in einem auswärtigen Hafen einliefern. In beyden Fällen muß das Manifest von der Zollbehörde des Ortes oder dem Schiffsmakler attestirt seyn [153]). Auch nur um Zolldefraudation zu verhindern, ist dem Schiffer bey einigen Orten vorgeschrieben, welchen Cours er dahin zu nehmen hat, von welchem er nur in dem Falle dringender Noth abweichen darf [154]), so wie auch die Vorschrift daher rührt, daß er,

---

150) *Swer.* Rikes siölag. skiplego-balk. (Abth. II.) cap. 16.

151) *Ibid.* Redare-balk (Abth. III.) cap. 8.

152) *Ibid.* Redare-balk cap. 3.

153) Kongl. förnyade seglationsordn. 21. Jul. 1825. cap. I. §. 1. cap. 3. §. 61.

154) Förnyade segl. ordn. cap. I. §. 6. 7. Nach Stockholm bey Dalarö, Sandhafen, Furusand oder Södertelge vorbey; über Hasselö nach Nyköping; über Baresund oder Arkö nach Norköping; über Baresund,

wenn er bey Nacht in einem schwedischen Hafen ankommt, vor Tage nicht ans Land gehen, oder wo die Noth ihn dazu zwingt, wenigstens sich bey der Zollwache melden solle [155]). Ein Schiffer soll sein Fahrzeug nicht im Fahrwasser oder zwischen den Scheeren (Felsen an der Schwed. Küste) vor Anker legen [156]), auch nicht ohne Lootsen in einen Hafen segeln, wo er einen solchen haben kann [157]). Ein jeder Schiffer soll sich, wenn er von Feinden oder Räubern angegriffen wird, nach Kräften vertheidigen und überhaupt nichts dulden, was der Schwedischen Flagge zuwider ist [158]), so wie er auch, wenn sich Unglücksfälle zur See ereignen, so viel wie möglich Schiff und Ladung zu bergen suchen soll [159]). Ueber die Schiffspapiere ist hier folgendes verordnet. Die Schwedischen Schiffe müssen mit den gehörigen Schiffspapieren versehen seyn. Dahin gehören 1) Der Bielbrief, 2) der Meßbrief, 3) der Freybrief [160]), 4) Türkenpaß, doch dieser nur, wenn ein Schiff nach Fahrwassern geht, wo Afrikanische Caper kreuzen [161]), 5) Obrigkeitliches Lastcertificat, 6) Volkspaß, 7) Copie des Rhedereides, 8) Certepartien und Manifest, beydes von den Befrachtern, Schiffern und Schiffsclarirern eigenhändig unterschrieben, 9) der lateinische Seepaß, 10) Gesundheitspaß [162]).

Dännemark. — Die Rhederey soll nach dem dänischen Rechte mit dem Schiffer einen schriftlichen Contract schliessen [163]).

---

nach Söderköping; über Spåresund nach Westerwyck; durch den großen Kalfsund nach Kongelf; über Hätten oder Lysekihl nach Uddevalle, und über Öregrund und östlich um Gråsön nach Gefle.

155) Förnyade seglationsordn. 1825. cap. I. §. 12.

156) *Ibid.* §. 10. 11.

157) §. 4. eod.

158) *Sweriges* Rikes siölag. Admiralskaps-balk (Abth. VII.) cap. 1.

159) *Ibid.* siöskade-balk (Abth. V.) cap. 2.

160) Kongl. reglem. om swenska handels-siöfarten under krigstider. 23. Dec. 1800.

161) Kongl. brefwet 3. Aug. 1810. 21. April 1816. Kongl. comm. coll. circul. 16. Maji 1816. 20. Febr. 1817. 12. Jun. 1817. Reglem. 23. Dec. 1800. §. 1.

162) Regl. 23. Dec. 1800. §. 2. Kongl. comm. coll. kungörelse 17. Febr. 1814.

163) Gesetzbuch Christian V. B. IV. Cap. 1. Art. 1.

Sie müssen aber dazu einen dänischen Bürger nehmen, der überdieß ein Steuermannsexamen, über welches derselbe ein Patent erhalten hat, gemacht haben muß [164]). Wenn die Rheder den Schiffer absetzen wollen, so müssen sie sämmtlich darüber einig seyn. Sind sie verschiedener Meinung darüber, so muß der Richter ihre Gründe prüfen und danach entscheiden. Ist aber der Schiffer Miteigner, so kann er nicht abgesetzt werden, ohne daß ihm die übrigen sein Part nach einer von guten Männern vorzunehmenden Taxation abkaufen [165]). An dem Orte, wo die Rhederey anwesend, d. h. wo sie ihm so nahe, daß er mit ihnen Rücksprache nehmen kann, ist, kann der Schiffer keine Contracte, namentlich keine Befrachtung abschließen, und überhaupt haften sie aus den durch ihn geschlossenen Contracten nicht über den Werth des Schiffes hinaus [166]). Das Schiff oder dessen Zubehör kann der Schiffer ohne Einwilligung und Vollmacht der Rhederey weder zu Hause noch außer Landes verkaufen, außer wo dasselbe so sehr mitgenommen ist, daß es nicht zu brauchen, und dann sollen wenigstens vier von den Leuten im Schiffe bezeugen, daß gerechte und dringende Ursachen dazu vorhanden gewesen [167]). Auch verpfänden soll er es nicht, wenn die Eigenthümer nicht weit von ihm entfernt sind. Seinen Antheil kann er jedoch versetzen, und auch eine Verpfändung des übrigen Schiffes steht ihm frey, unter den Bedingungen, daß er von seinen Rhedern entfernt ist, sich in dringender Noth befindet, von den Rhedern kein Geld in Händen hat, auch keines auf Wechsel bekommen kann und keine Waaren hat, die er verkaufen kann. Die Nothwendigkeit muß er auch hier durch das Zeugniß wenigstens dreyer Schiffsleute darthun [168]). Der Schiffer wählt das Schiffsvolk [169]). Das dänische Seerecht

---

164) Kaperverordn. 28. März 1810. §. 2. Khvn. skipper-laugs artikler 25. Janr. 1707. §. 1. 4. Auch Forordn. 12. Aug. 1672.

165) Gesetzb. Christian V. B. IV. Cap. I. Art. 34.

166) Dasselbe B. IV. Cap. II. Art. 5. Cap. V. Art. 5.

167) Ebendas. Cap. II. Art. 12. 13. 15.

168) Daselbst Cap. V. Art. 1 — 3.

169) Ebendas. B. IV. Cap. I. Art. 1. i. f.

enthält schon die Vorschrift, daß der Schiffer ein Journal während der Reise führen soll. Dieses ist tagweise zu führen, und darin aufzuzeichnen, welchen Wind er zu jeder Zeit des Tages gehabt, welchen Cours er gesegelt, wann er in den Hafen gekommen, ob und an wen etwas von den Waaren verkauft ist und alles, was sich auf der Reise sonst ereignet hat [170]). Er muß ferner ein Schiffsbuch führen, welches alle verladenen Güter nach Stücken, Gebinden, Marken, Nummern, Namen der Verlader, und die Rechnung über Einnahme und Ausgabe des Schiffes enthalten muß. Er muß bey 10 Thlr. Strafe jederzeit, nachdem er etwas erhalten, seinen Rhedern Rechnung ablegen, ihnen dieses Buch vorlegen, und die gehörigen Belege beybringen [171]). An Schiffspapieren kennt man hier: 1) Das Rhedercertificat, d. h. ein in lateinischer, englischer und französischer Sprache ausgefertigtes Attest des Magistrats, daß die Rheder einen Eid dahin geschworen haben, daß das Schiff dänisches Eigenthum sey, und nach einem bestimmten genannten Hafen versegle. Dieß Certificat bedürfen aber nur Schiffe über fünf Commerzlasten, und auch wohl eigentlich nur, um Algierische Pässe zu erlangen und in Kriegszeiten [172]). 2) der Seepaß, der seine Kraft während einer Reise, d. h. von dem Augenblicke, da das Schiff vom Hafen absegelt, bis zu demjenigen, da es dorthin zurückkehrt, behält, auch wenn das Schiff in der Zwischenzeit nach einem andern dänischen Hafen kommt, wenn nur in diesem Falle der Schiffer seine Papiere producirt, und beschwört, daß das Schiff denselben Rheder hat [173]). 3) Der Algierische Paß, der eigentlich nur auf zwey Jahre gültig ist. Er wird nur dänischen Unterthanen ertheilt, die wenigstens drey Jahre im Lande gewohnt haben, und zwar, nachdem derjeni-

---

170) Gesetzb. Christian V. B. IV. Cap. II. Art. 19.

171) Art 20. eod. Khvn. skipper-laugets artikler 25. Jan. 1707. §. 14.

172) Verordn. 29. Dec. 1812. Reglem. ang. de algieriske söepassen. 1. May 1747. §. 3. Reglement hvorefter de etc. in krigstider have at rette §. 1 — 4.

173) Verordn. 9. April 1810.

ge, der ihn nachsucht, einen Eid geleistet, daß er ihn nicht misbrauchen wolle, und dafür Caution geleistet hat, und zwar nach Beibringung des Rhederbriefes, des Mählbriefes und Bielbriefes [174]). 4) das Zollclarirungsattest [175]). 5) Journal. 6) Schiffsbuch [176]). 7) Die Musterrolle. 8) Der Bürgerbrief des Schiffers. 9) Der Gesundheitspaß. 10) Die gewöhnlichen Ladungspapiere, als Connossemente, Certepartien, Manifeste. 11) Mählbrief und 12) Bielbrief [177]).

Preußen. — Die Rheder eines Schiffes dürfen keinen als Schiffer anstellen, der die Schiffahrt nicht versteht, oder sonst zur Führung eines Schiffes wegen Geistes- oder Körperkrankheit unfähig ist. Jeder Schiffer muß von den Schifferalten mit Zuziehung eines Mathematikers examinirt seyn, und ein Zeugniß erhalten haben, daß er die Steuermannskunst verstehe, Land- und Revierkenntnisse habe, den Schiffbau kenne und in den Seerechten und Gewohnheiten bewandert sey [178]). Hat der anzustellende Schiffer bereits ein Schiff geführt, so muß er, ehe er auf einem anderen angestellt werden kann, seine Entlassung aus dem vorigen Dienste nachweisen [179]). Der Contract zwischen den Rhedern und dem

---

174) Reglem. ang. Alg. Passen. 1747. §. 3. 5. Die beyden Hauptrheder schwören, daß sie keine andre Miteigner haben, und müssen nach beendigtem Gebrauche den Paß zurückliefern. Wird das Schiff im Auslande verkauft, so ist der Paß zu vernichten und dem Consul ꝛc. der Beweis einzuliefern. Dasselbe geschieht, wenn das Schiff verunglückt. Würde hier aber der Alg. Paß nicht geborgen, so giebt der Schiffer deshalb seine eidliche Erklärung ab. ibid. §. 5. 6. 7. 8.

175) Priserregl. 28. März 1810.

176) Gesetzb. Christian V. B. IV. Cap. II. Art. 19. 20.

177) S. forordn. om söefarende folk etc. 12. Aug. 1672. forordn. om skippernes Pass og certificationers rigtighed 13. Febr. 1762. Regl. hvorefter de som etc. have at rette 30. Jul. 1756. Reglem. ang. Alg. söepassen 1747. Forordn. om skibsbyggeries opmuntring 18. Mart. 1776.

178 Preuß. Landrecht. Thl. I. Tit. VI. §. 63. ff. Thl. II. Tit. VIII. §. 1446. ff. Edict 7. Sept. 1811. §. 105. ff.

179) Pr. Landr. II. VIII. §. 1448.

Schiffer muß schriftlich geschlossen werden, doch vertritt, wenn sie nicht an einem Orte wohnen, die zwischen ihnen in dieser Hinsicht geführte Correspondenz die Stelle des Contracts, und wird, wo ein Schiffer an die Stelle eines anderen trat, so lange angenommen, daß er in den Contract desselben eingetreten sey, als die Correspondenz nicht ein andres erweiset. Aus einem rein mündlichen Vertrage haben die Rheder und der Schiffer keine Klage gegeneinander, außer in sofern der eine oder der andre Theil ihn schon von seiner Seite erfüllt hat; und zwar soll dann, wo es auf den Beweis der Verabredungen ankommt, der Schiffer zum Eide gelassen werden [180]). Hat sich jemand als Schiffer annehmen lassen, ohne die dazu nöthigen Fähigkeiten zu besitzen, so sind die Schiffseigner nicht nur nicht an den Contract gebunden, sondern können von ihm die Rückgabe alles dessen, was er empfing, Erstattung des verursachten Schadens fordern, und er wird überdieß bestraft. Sonst muß zwar ein Schiffer, sobald seine Rheder ihn absetzen, und ihm dieß bekannt wurde, sich aller Dispositionen in Beziehung auf das Schiff enthalten, hatten sie aber dazu keine genügende Ursache, so müssen sie ihn entschädigen, und er darf ein, auf Kosten der Rhederey ausgefertigtes, gerichtliches Attest seiner Unschuld fordern [181]). Die erste Pflicht des Schiffers ist, die Tüchtigkeit des ihm übergebenen Schiffes zu untersuchen, und von den Rhedern die Abhülfe der Mängel zu fordern, oder wenn diese nicht anwesend sind, selbst dafür zu sorgen. Wenn sich die anwesenden Rheder weigern, die erforderliche Ausbesserung gehörig zu veranstalten, so soll er der Admiralität, Licentkammer oder sonstigen dafür existirenden Behörde eine Anzeige davon machen, und wird er, wo er das eine oder das andre unterläßt, den Rhedern zum Schadenersatze verbunden [182]). Der Schiffer soll

---

180) Dasselbe. Thl. I. Tit. V. §. 155. ff. Thl. II. Tit. VIII. §. 1450. ff.

181) Dasselbe. II. VIII. §. 1454. ff.

182) Ebendas. a. a, O. §. 1458 — 1460. Hat nun die Behörde eine Untersuchung anzustellen, und die Rheder zu verpflichten, oder resp. den Schiffer zu befugen zur Ausbesserung des Schiffes? Oder was ist sonst

den Vortheil der Rheder auf alle mögliche Weise befördern, und ist für diejenigen Versehen verantwortlich, die ein vorsichtiger Schiffer nicht begehen würde. Er soll sich in bedenklichen Fällen, d. h. in solchen, wo Gefahr für das Schiff, die Güter oder die Menschen vorhanden ist, mit seinen Leuten, d. h. wenigstens mit dem Steuermann, Bootsmann und Zimmermann berathen. Dann ist er zwar an die Meinung des Schiffsraths nicht gebunden, er wird aber verantwortlich, wenn er derselben ohne erhebliche Gründe, die er klar zu beweisen hat, entgegen handelt [183]). Ohne Einwilligung der Rheder darf der Schiffer das Schiff nicht verlassen, und muß es, selbst wenn er für eine bestimmte Zeit angestellt ist und diese vor Beendigung der Reise abläuft, wenigstens an den Ort seiner Bestimmung führen. Nöthigt ihn Krankheit oder ein sonstiger Zufall, die Reise aufzugeben, so muß er den Rhedern dieß anzeigen, oder wo die Aufschiebung der Reise nicht angeht, sich selbst einen andern substituiren; in welchem Falle er für dessen Handlungen verantwortlich ist, soweit er sich ein mäßiges Versehen bey dessen Auswahl zu Schulden kommen ließ [184]). Ohne Noth soll der Schiffer nicht vom Schiffe gehen, besonders nicht außerhalb desselben übernachten, sich aber nie zugleich mit dem Steuermann aus demselben entfernen. Er darf ohne Noth nicht in andere als die bestimmten Häfen einlaufen, und überhaupt den geraden oder ihm vorgeschriebenen Cours nicht verlassen; auch, wo die Noth ihn dazu zwingt, Rhedern und Befrachtern eine Anzeige davon machen. Er soll die Convoy nicht verlassen, und wird, wo er dieß that,

---

die Folge der Anzeige? Warum solche Lücken in einem Gesetze, welches sonst so sehr in die Details geht.

183) Preuß. Landr. II. VIII. §. 1461. ff. Die letzte Bestimmung eröffnet wieder ein weites Feld für Weiterungen und Chicanen; besonders sollte man, was den Beweis der Gründe betrifft, bedacht haben, daß diese oft nicht sowohl „klar zu erweisen" als vielmehr aus dem technischen und aus Principien der Wissenschaft zu deduciren sind, dir zwar wohl dem Steuermann, aber so wenig dem Bootsmann wie dem Zimmermann bekannt sind.

184) Preuß. Landr. a. a. O. §. 1467. ff.

für allen Schaden verantwortlich, der durch Haltung der Admiralschaft vermieden wäre. Er soll ferner nicht ohne Lootsen in Häfen ein- oder aus denselben aussegeln, und, er mag unter Segel seyn oder nicht, eine Laterne aufstecken [185]). Er muß sich an den Correspondenten seiner Rheder im Hafen wenden und ohne dessen Einwilligung nichts von Erheblichkeit vornehmen [186]), und von allem was geschieht die Rhederey benachrichtigen, was besonders für die Abschließung der Frachtcontracte, Einlaufen in einen Nothhafen und ähnliche Vorfälle gilt, die mit erster Gelegenheit gemeldet werden müssen [187]). Ueber die ganze Reise muß der Schiffer ein gehöriges Journal entweder selbst führen, oder durch den Steuermann führen lassen. In dieses Journal muß die bedungene Fracht, Annahme und Abdankung des Schiffsvolks, die Abfertigung bey den Zöllen und Licentämtern, Veränderungen von Wind und Wetter, während der Reise vorgefallene Sterbefälle, Schäden die Schiff oder Ladung erlitten, die Ablieferung der Waaren und alles was sich sonst ereignet so eingetragen werden, daß Schiffer und Steuermann es zu beeidigen im Stande sind, bey Verlust eines vierten Theils ihrer Gage, und im Falle eines dolus bey der Strafe der Fälschung. Das Journal muß innerhalb 24 Stunden der dafür competenten Behörde des Löschplatzes, oder, wenn die Brechung der Ladung früher (d. h. wohl vor Erreichung des Bestimmungsortes?) nöthig wird, „dem Gerichte des Vorhabens" im Original eingeliefert werden [188]). Aus den Handlungen des Schiffers werden die Rheder in eben dem Maaße verpflichtet, wie der Präponent aus den Handlungen des Factors (Bd. I. Seite 90. ff),

---

185) Ebendas. §. 1488. ff. Die Laterne bliebe besser weg. S. unten §. 465. f. 470. Ueber die Pflicht einen Lootsen zu nehmen, vergl. auch Königl. Hafen-Polizey-Ordnung für Danzig. 30. Januar 1821. §. 1 — 3, und §. 35.

186) §. 1498. eod.

187) §. 1504. eod.

188) §. 1506. ff. eod. Was ist das für ein Ding „das Gericht des Vorhabens"? Es soll wohl so viel heißen, wie „das Gericht des Ortes, wo die Brechung geschehen soll"?

also soweit diese Handlungen überhaupt innerhalb des Kreises der Verrichtungen eines Schiffers liegen [189]). Das Schiff zu verkaufen ist er nicht befugt, und selbst, wo besondre Umstände einen schleunigen Verkauf fordern, muß er den Gerichten eine Anzeige davon machen, das Schiff durch Sachverständige taxiren lassen, und nicht anders als öffentlich verkaufen. Durch eine Versäumniß dieser Förmlichkeiten macht er sich verbindlich, den Werth, den das Schiff zur Zeit der Abfahrt hatte, zu bezahlen; er müßte denn die Nothwendigkeit oder den Nutzen des Verkaufes erweisen können. Auch für Vergehen des Schiffers haften die Rheder nach den Grundsätzen die von dem Factor gelten, also soweit sie den Auftrag ertheilt, oder ähnliche Handlungen des Schiffers früher gebilligt, oder sich ein grobes Versehen bey seiner Wahl zu Schulden kommen lassen. Für Beschädigung der Waaren durch die Schuld des Schiffers kommen sie auf, so weit er außer Stande ist, Schadenersatz zu leisten. Sie können sich in allen Fällen von weiterer Verantwortlichkeit befreyen, wenn sie das Schiff nebst dem Nutzen dieser Reise und ihren Rechten an den Assecuradeur abtreten, was ihnen aber nur so lange zusteht, als das Schiff keine neue Reise angetreten, oder ihnen die Forderung nicht bekannt geworden; und was in den Fällen, da sie für des Schiffers Vergehungen aufkommen müssen, überhaupt nicht Statt findet [190]). Bey Endigung jeder Reise muß der Schiffer den Rhedern genaue Rechnung ablegen, und auch während derselben auf jedesmaliges Verlangen über die Einnahme und Ausgabe Auskunft ertheilen. Unterschlagen von Frachtgeldern und Durchstechen mit Handwerkern oder Lieferanten zum Nachtheile der Rheder, verbindet ihn zum Ersatze des doppelten und zieht die Strafe des Betruges nach sich [191]). Außer den herkömmli-

---

189) Preuß. Landr. a. a. O. §. 1525. coll. §. 591. eod.

190) Preuß. Landr. Thl. I. Tit VI. §. 50. ff. Thl. II. Tit. VIII. §. 513. ff. §. 1522 — 1533.

191) Dasselbe. II. VIII. §. 1519. ff.

chen Ladungsdocumenten sind die hier bekannten Hauptschiffspapiere, die sich an Bord der Schiffe befinden, 1) Der Bielbrief, 2) Der Meßbrief, 3) Die Musterrolle, 4) Der Seepaß [192]). In Danzig erhält der Schiffer, der mit der Mannschaft, die er dahin mitgebracht hatte, wieder abfährt, statt der bey neu angenommenem Schiffsvolk auszufertigenden Musterrolle, ein Musteratteſt, welches aber eben ſo, wie der Seepaß von dem Lootscommandeur zu Fahrwaſſer revidirt und atteſtirt wird [193]).

Lübeck. — In Lübeck finden ſich faſt keine Vorſchriften über das Verhältniß zwiſchen Rhedern und Schiffern, und das wenige was hier vorkommt, iſt überdieß gemeinrechtlich. Nur zwey Vorſchriften ſind hier zu bemerken: 1) Jeder Schiffer, der ein Schiff von 20 Laſten und darüber führt, ſoll ſich in Lübeck an einen Correſpondenten wenden, der ſein Manifeſt mit unterſchreibt, und dem der Schiffsclarirer, der hier die Stelle eines Schiffsmaklers einnimmt, die Fracht ausbezahlen muß [194]). 2) Jeder Schiffer muß bey 50 Thlr. Strafe ein Journal führen, welches der Steuermann unter ſeiner Aufſicht ſchreibt. In dieſes iſt alles dasjenige einzutragen, was von dem Tage, da mit der Einnahme der Ladung angefangen wird, an vorfällt, beſonders alles, was den Intereſſenten auf irgend eine Weiſe Aufklärung ſchaffen kann, der Schiffer und Steuermann, welcher letztere es eigenhändig führt, mögen es mit eignen Sinnen oder aus den Berichten der Seeleute erfahren [195]). Schreibfehler müſſen ſo verbeſſert werden, daß das fehlerhafte nur leicht überſtrichen wird und leſerlich bleibt [196]).

---

192) Dieß ſind diejenigen Papiere, die die Preuß. Regierung der Schwediſchen in Gemäßheit des zwiſchen beyden geſchloſſenen Handelstractats vom 14. May 1827. Art. 6. als die üblichen Preuß. Schiffspapiere benannt hat.

193) Danz. Hafenpolizey-Ordnung. 30. Jan. 1821. §. 31. 32.

194) Regulativ für die Schiffsclarirer 6. Jan. 1816. §. 1. 5.

195) Verordn. wegen der Schiffsjournale u. Verklarungen. 18. Aug. 1819. §. 1. 2. 13.

196) Verordn. wegen der Schiffsjournale und Verklarungen §. 3.

Der Schiffer und Steuermann, die beyde das Journal unterschreiben [197]), sollen sich in Unglücksfällen besonders bemühen, dieses Journal zu bergen, und, wo dieß nicht möglich war, beeidigen, daß der Verlust unverschuldet war, bey willkührlicher Strafe [198]). Innerhalb drey Tagen nach seiner Ankunft, hat der Schiffer in Lübeck der Canzley, in Travemünde, falls er hier liegen bleibt, dem Stadthauptmann das Journal einzuliefern, und visiren und paraphiren zu lassen [199]). Das Journal soll die einzige Grundlage der Verklarung seyn (§. 451.).

§. 394. Hamburger Recht.

In Hamburg sind über die Qualification eines Schiffers keine specielle Gesetze gegeben, vielmehr scheint alles dem Ermessen der Rheder überlassen, die sich selbst vigiliren müssen. Doch kann man es wohl als Regel ansehen, daß nicht leicht einer als Schiffer angestellt wird, der nicht wenigstens eine oder einige Reisen als Steuermann gemacht hat. Auch dürften die Verordnungen des Hanseatischen Rechts noch immer als geltend angesehen werden können, daß, wer sich als Schiffer vermiethet, ohne die erforderlichen nautischen Kenntnisse zu haben, bestraft werden solle [1]). Wer ein Schiff unter Hamburger Flagge führen will, muß hier Bürger seyn. Auch das Hamburgische Recht beschränkt die Gewalt des Schiffers, der sich an dem Wohnorte seiner Rheder, oder überhaupt, mit ihnen an einem Orte befindet, in dem Geiste der alten Seegesetze. Er kann nicht an dem Schiffe bauen noch bessern ohne Consens der Rheder, kann nicht eigenmächtig das Schiff verfrachten [2]), das Schiff nicht verkaufen noch verpfänden. Doch ist die tägliche Observanz in Hamburg, daß Schiffer dasjenige,

---

197) Ebendas. §. 2.

198) Dies. Verordn. §. 4.

199) §. 5. eod.

1) Hanseat. Seer. Tit. IV. Art. 4. Wisbuy Seer. Art. 2. Arg. Art. 20. Tit 14. Thl. II. Stat. Hamb.

2) Art. 33. Tit. 14. Thl. II. Stat.

was zur Ausrüstung der Schiffe gehört, namentlich also den Proviant für Schiffsrechnung einkaufen. Der Gebrauch dabey ist der, daß sich die Verkäufer ihre Rechnungen von dem Schiffer zum Zeichen ihrer Richtigkeit unterschreiben lassen, und dann von den Rhedern ihre Bezahlung fordern; und ich halte es für ausgemacht, daß diese Unterschrift des Schiffers die Rhederey verpflichte, zu bezahlen. Nur versteht es sich dabey von selbst, daß ihnen immer der Gegenbeweis frey gelassen werden muß, wenn etwa zwischen Schiffer und Verkäufern Collusionen Statt fanden. Der Schiffer ist übrigens auch in Hamburg als Factor der Rhederey anzusehen; mithin verpflichtet er sie durch alle mit der unmittelbaren Benutzung des Schiffes verbundenen Verträge und Versehen, so weit ein ausdrücklicher Auftrag nachgewiesen werden kann, oder sich ein präsumtives Mandat annehmen läßt. Doch muß man auch wohl in Hamburg behaupten, daß ihre Verbindlichkeit nicht weiter gehe, als bis zu dem Belauf des Werthes des Schiffes. Doch ist dies im Grunde hier nichts besonderes, da jetzt fast in allen Contracten die ein Schiffer in der Fremde schließt, derselbe nur seine Person und sein Schiff verbindet, und in andrer Beziehung sehr beschränkt ist. Die Frage, wie weit ein Hamburger Schiffer sein Schiff veräussern könne, beantwortet sich fast ganz nach allgemeinen Grundsätzen. Doch bemerke man:

An dem Orte, wo die Rheder gegenwärtig sind, darf er weder das Schiff verkaufen noch verpfänden. Nur sein eignes Part darf er willkührlich mit Bodmerey beschweren [3]). Will er sein Part verkaufen, so haben seine Miteigner ein Vorkaufsrecht, und zwar in der Art, daß, wenn der Schiffer dasselbe über die Gebühr anschlägt, sie nicht verpflichtet sind, den willkührlich gesetzten Preis zu geben, sondern nur den wirklichen Werth nach einer Schätzung Sachverständiger zu bezahlen brauchen [4]). Doch ist diese, aus dem Hanseatischen Seerechte [5]) wörtlich in unser Statut

---

[3]) Art. 1. Tit. 18. Thl. II. Stat.
[4]) Art. 31. Tit. 14. Theil II. eod.
[5]) Hanseat. Seer. Tit. III. Art. 14.

übergegangene, singulaire Vorschrift gewiß streng zu interpretiren, und daher, den Worten des Gesetzes gemäß, dahin zu verstehen, daß sie eintreten solle, wenn dieser Verkauf zum Verdruß und zur Chicane der Rheder, und um sie zu hindern, ihr Vorkaufsrecht auszuüben, geschieht, und der Preis wirklich übermäßig ist; weshalb also ein blos besonders vortheilhafter Verkauf, bey welchem der Schiffer sein Part über den Werth bezahlt erhält, die Rheder noch nicht befugt, von diesem exorbitanten Rechte Gebrauch zu machen. Das Schiff selbst soll er ohne Consens seiner Rheder auch im Auslande, und wenn er in Noth ist, nicht verkaufen, sondern er muß, wenn er sich nicht anders zu helfen weiß, zuerst von der Takelage und dem Tauwerke zu versetzen suchen [6]). Demnächst steht es ihm auch wohl frey, von der Ladung zu verkaufen, sofern er nur den Werth des verkauften nachher bezahlt [§. 446. 464.] [7]). Eben so steht ihm auffer Landes das Recht zu, Bodmerey auf sein Schiff zu nehmen [8]), jedoch ebenfalls nur, wenn es die Noth erfordert, und nicht über den Werth des Schiffes nebst Zubehör und der Fracht [9]). Doch müssen die Rheder hinsichtlich des dritten Contrahenten auch die unnöthiger Weise geschlossene Bodmerey gelten lassen, nnd haben sich nur an dem Schiffer zu erholen [10]). Die erste Pflicht des Schiffers ist denn nun auch in Hamburg, daß er sein Schiff in gehörigen Stand setze, und mit allem erforderlichen versehe [11]). Dann muß er mit erstem günstigen Winde in See gehen. Fehlt ihm Geld, so mag er sich dies auf einem der oben erwähnten Wege zu ver-

---

6) Art. 8. Tit. 14. Thl. II. Stat. vergl. Wisby Seer. Art. 13.

7) Art. 6. Tit. 14. Thl. II. Stat. S. schon Statut von 1497. Tit. vom Schiprechte Art. 8. Vergl. auch Wisby Seer. Art. 35. 41.

8) Art. 2. Tit. 18. Thl. II. Stat. sec. recessum d. A. 1618.

9) Art. 3. eod.

10) Art. 32. Tit. 14. eod. Warum Langenbeck S. 75. hier die Les'art verändern, oder auch nur unter den Rhedern jetzt die Befrachter verstehen will, ist nicht wohl zu begreifen, da der Artikel, buchstäblich genommen, einen sehr guten Sinn giebt.

11) Art. 34. 35. eod. nach dem Receß von 1618.

schaffen suchen; sobald er aber einen guten Wind vorübergehen läßt, ohne abzusegeln, trifft ihn der daraus entstehende Schade [12]). Es versteht sich, daß dies nur von dem Falle zu verstehen ist, da er im Stande war, abzugehen, also z. B. wenn er seine Ladung an Bord hat ꝛc. Doch sollte dann auch streng auf die Beobachtung der klaren Vorschrift des Gesetzes gehalten werden, da die Erfahrung lehrt, wie wichtig es oft ist, den günstigen Augenblick nicht unbenutzt vorüber zu lassen. Dabey soll der Schiffer mit seinem Volke zu Rathe gehen, und im Falle die Meinungen verschieden sind, der Mehrheit der Stimmen folgen [13]). Während des Ladens und Löschens von Gütern muß der Schiffer entweder persönlich an Bord seyn, oder seinen Steuermann dort lassen, insbesondere auch, offenbar um Diebstahl und Unordnungen zu verhindern, keine fremde Leute an Bord lassen [14]). Ueberhaupt darf er, sobald er, bey der Ausreise, durch den Stader Sand gelegt hat, das Schiff nicht wieder verlassen, den einzigen Fall einer Krankheit ausgenommen. Muß er aber aus dieser Ursache vom Schiffe gehen, so soll er einem andren das Commando übergeben. Sonst aber soll er, selbst wenn er etwas aus der Stadt bedarf, zur Besorgung seinen Steuermann, oder einen andern aus dem Schiffsvolke absenden. Auf das Vernachlässigen dieser Vorschrift ist eine Strafe von 50 Thalern gesetzt, die im Wiederholungsfalle verdoppelt wird. Geschähe es aber zum dritten Male, so soll er sein Schiff verlieren, und nie wieder als Schiffer eines Hamburger Schiffes angestellt werden [15]). Es leidet wohl keinen Zweifel, daß er außerdem zum Schadenersatz verpflichtet ist. Auch wenn ein Schiffer wegen Schulden arretirt, oder durch Krankheit an der Reise verhindert wird, kann er zwar, sofern die Befrachter darin consentiren, die Reise aufgeben; wenn sie es aber verlangen, muß er einem andern erfahrnen Schiffer sein Schiff übergeben.

---

12) Art. 5. eod.

13) Art. 6. Tit. 14. Thl. II. eod.

14) Verordn. vom 5. Dec. 1766. Verordn. v. 27. März 1786. Art. 3.

15) Mandat vom 21. Oct. 1633.

Dabey aber ist er an die Einwilligung seiner Rheder soweit gebunden, daß er sie bey der Wahl zu Rathe ziehen muß, so wie er auch, wenn sie nicht zur Stelle sind, sich mit den Abladern zu besprechen, oder es diesen und den Rhedern zu überlassen hat, einen Schiffer an seine Stelle zu setzen [16]). Während der Reise hat er die Aufsicht über das Schiffsvolk, und das Recht, dasselbe mäßig zu züchtigen; doch kann man ihn dabey schwerlich an die Worte des Gesetzes [17]) binden, und fordern, daß er dem Widerspenstigen nicht mehr. wie einen Schlag mit der Hand geben solle, wenn er nur in den Grenzen der Mäßigung bleibt. Dabey ist es ihm selbst zur Pflicht gemacht, auf Ordnung unter den Leuten zu halten. Er ist verbunden, die bestimmte Reise fortzusetzen, und soll namentlich ohne Noth nicht in einen andern Hafen einlaufen [18]) als nach welchem die Mehrheit der Rheder bestimmt haben [19]). Die Verpflichtung des Schiffers, ein Journal zu führen, läßt sich zwar, sofern von Gesetzen die Rede ist, nur folgern [20]), sie wird aber in Hamburg unbedingt angenommen, und ist um so mehr zu beobachten, als das Journal die einzige Grundlage der Verklarung seyn soll. Neben dem Journal führen die Schiffer auch hier ein Schiffsbuch, welches mit den Begebenheiten der See nichts zu thun hat, sondern allein die Rechnung des Schiffs enthält. Muß der Schiffer einer Havarie wegen einlaufen, so ist er verpflichtet in dem Hafen, den er aufsuchte, sein Schiff zu repariren. Doch muß er darin dem Willen der Kaufleute, wenn sie anwesend sind oder er ihrer habhaft werden kann, folgen. Kann er den Willen der Rheder nicht einholen, so muß er mit seinem Schiffsvolke zu Rathe gehen. Kann das Schiff

---

16) Art. 9, Tit. 14. Thl. II. Stat. Vergl. schon Statut von 1497. Tit. 7. vom Schiprechte Art. 12.

17) Art. 17. Tit. 14. Thl. II. Stat. Statut 1497. a. a. O. Art. 20.

18) Art. 32. Tit. 14, Thl. II. Stat. Vergl. Hanseat. Seer. Tit. 3. Art. 15. 16.

19) Art. 33. eod.

20) Arg. des Hamb. Artikelsbriefes Art. 14. Maklerordn. 9. Dec. 1825. §. 18.

nicht hergestellt werden, so ist er verbunden, ein andres Schiff, zur Weiterschaffung der Güter an ihren Bestimmungsort, zu miethen, oder, wenn dieß nicht angeht, für die sichre Auflegung der Güter zu sorgen [21]). Beym Ein- und Auslaufen aus den Revieren, so wie auch, wenn er einen Nothhafen aufsuchen muß, soll der Schiffer einen Lootsen nehmen. Zwar verpflichtet ihn, nach den Worten des Gesetzes, auch das Hamburger Recht nur, einen Lootsen zu nehmen, wenn er in einen unbekannten Hafen einsegelt [22]); allein, aus denselben Gründen, die oben (§. 389.) für das allgemeine Recht aufgestellt sind, und wegen einer späteren Verordnung, ist zu behaupten, daß das Gesetz so auszulegen sey, wie hier geschehen ist [23]). Dabey hat der Schiffer zur Verhütung von Unglücksfällen, bey inquisitorischer Ahndung und Verbindlichkeit zum Schadenersatz, dem Lootsen, so wie er an Bord kommt, anzuzeigen, wie tief sein Schiff gehe [24]). Kommt der Schiffer in einem Hafen an, so hat er für die gehörige Festmachung seines Schiffes zu sorgen [25]). Im allgemeinen muß er sich nach den Local-Polizeigesetzen richten. In Hamburg wird ihm von dem Hafenmeister ein Platz angewiesen [26]). Besondre Aufmerksamkeit ist dabey auf zweyerley gerichtet. Einmal, wie dieß in fast allen älteren Seegesetzen geschehen ist, darauf, daß die Schiffer beym Ankern möglichst dahin sehen sollen, daß sie sich nicht gegenseitig durch Ansegeln oder Stoßen Schaden zufügen. Deshalb ist es den kleineren Schiffen untersagt, auf dem Strome zwischen Hamburg und Altona zum Anker zu gehen, wenn nicht die dringende Noth sie

---

21) Art. 3. Tit. 14. Thl. II. Stat.

22) Art. 10. Tit. 16. Thl. II. Stat. Statut v. 1497. Tit van Schiprechte Art. 41.

23) Vergl. auch Langenbeck Anm. S. 191. 445. Schon ein Mandat vom 28. Oct. 1639 stellt die unbedingte Pflicht zur Einnahme eines Lootsen auf.

24) Mandat vom 17. Januar 1748.

25) Art. 2. Tit. 14. Thl. II. Stat. Statut 1497 a. a. O. Art. 5.

26) Hafenmeister-Ordnung vom 10. Oct. 1636. Art. 8. 9. Verordnung 15. Febr. 1815.

dazu zwingt, sondern, wenn sie Geschäfte halber ans Land müssen, haben sie ihre Schiffe außerhalb des Fahrwassers fest zu machen [27]). Zu dem Ende sind die Grenzen des Fahrwassers mit Tonnen oder wachenden Boyen bezeichnet. In dem Hafen selbst sollen sich die Schiffe nicht zu nahe an einander legen. Wenn dieß geschehen, so darf derjenige, der zuerst dort lag, von dem andern verlangen, daß er sein Anker lichte, und weiter ablege, auch, wenn er sich dessen weigert, selbst dieß bewerkstelligen. Wenn dann der andre dieß nicht gestatten will, so hat er den Schaden, der etwa entstehen möchte, zu ersetzen. Aus demselben Grunde soll jeder einen Boje auf seinem Anker haben, oder den Schaden, der aus der Versäumniß entsteht, ersetzen; wenn er nicht beweiset, daß in langen Tagen vor 12, in kurzen Tagen vor 14 Stunden sich der Boje noch auf seinem Anker befand [28]). Endlich soll kein Schiff mit vollen oder losen Segeln in den Hafen segeln, bey Strafe des Schadenersatzes und andrer willkührlicher Strafe [29]). Eine zweyte Sorge, die man sich angelegen seyn ließ, ist die, daß nicht durch Unvorsichtigkeit mit Feuer und Licht Schaden entstehe. Daher soll jeder Schiffer, ehe er in den Hafen legt, allen Vorrath von Pulver aus dem Schiffe entladen. Pech, Theer, Hanf und Flachs soll nicht ohne Wissen des Hafenmeisters geladen oder gelöscht werden, auch bey Gefängnißstrafe Niemand, wenn er dabey arbeitet, Taback rauchen [30]). Am Bord des Schiffes soll kein Theer, Pech oder Harz gekocht werden [31]). Licht am Bord muß in einer verschlossenen Leuchte brennen und nach Baumschluß, vom 11. August bis zum 4. May nach acht Uhr überhaupt, kein Feuer auf den Schiffen seyn [32]).

---

27) Hafenmeister-Ordnung 10. Oct. 1636. Art. 1. Mandat vom 24. Sept. 1669. Mandat vom 25. July 1821. und vom 26. May 1824.

28) Art. 2. Tit. 14. Thl. II. Stat.

29) Verordn. 15. Febr. 1815. Art. 3.

30) Dieselbe. Art. 4.

31) Dieselbe. Art. 5.

32) Mandat 8. August 1659. vom 10. Dec. 1672. Verordn. v. 15. Februar 1815. Art. 8. Hafenmeisterordn. 10. Oct. 1636. Art. 16.

Nach seiner Rückkehr muß der Schiffer seinen Rhedern genaue Rechnung über die Reise ablegen, und zwar an Eides Statt. Nach den Gesetzen soll der Schiffer auf der Rheder oder Befrachter Verlangen vor jeder Reise einen Eid leisten, dahin, daß er bey der Einnahme der Güter redlich verfahren, und daß er spätestens innerhalb drey Wochen nach seiner Rückkehr Abrechnung geben wolle. Auf diesen Eid mußte der Schiffer dann die Abrechnung nehmen [33]). Die ganze Beeidigung ist indeß außer Gebrauch gekommen, und es würde einer Rhederey, die Zweifel in die Abrechnung ihres Schiffers setzte, wohl nichts übrig bleiben, als auf gerichtlichem Wege die Justification oder Beeidigung zu fordern, Auf jeden Fall sind sie berechtigt zu erachten, Vorlegung des Schiffsbuches, der Quitungen und sonstiger vorhandenen Documente, neben der Beeidigung der Rechnung, zu verlangen.

Die Lehre von den Schiffspapieren ist nach Hamburger Recht sehr unbestimmt. Die einzelen erlassenen Verordnungen sind größtentheils momentane, durch das augenblickliche Bedürfniß gebotene, Vorschriften, die nicht als allgemein geltende Gesetze angesehen werden können [34]). Was sich daraus abstrahiren läßt, möchte etwa folgendes seyn: 1) In Friedenszeiten ist es die Pflicht des Schiffers, sich mit denjenigen Papieren zu versehen, die der Zweck seiner Reise erfordert. Die gebräuchlichsten Hamburger Papiere sind:

a) Die Connossemente und Certepartien.

b) Das Ladungsmanifest. Dieses muß ein Schiffer immer führen [35]).

c) Biel- und Reconstructionsbriefe. Diese muß wohl in allen Fällen, in denen es, z. B. wegen der den Hamburger Schiffen

---

33) Art. 39. 40. Tit. 14. Thl. II. Stat.

34) Reglement der Hamb. Handl. und Schiffahrt vom 18. Sept. 1778 in prooemio. Doch bilden alle Verordnungen der Art wenigstens eine wissenschaftliche Autorität; und lassen sich, wenn gleich nicht als Gesetze, doch als Hülfsmittel bey der Interpretation allgemeiner Grundsätze anwenden.

35) Arg. der Maklerordnung 1825. §. 18. S. auch den Stader Zollreceß.

nach Handelsverträgen zukommenden Rechte, darauf ankommt, der Schiffer führen. Also z. B. bey Reisen nach England, America ꝛc.

d) Der Seepaß. Dieser ist in Hamburg lateinisch. Er wird unter den Stadtsecretsiegel ausgefertigt. Er enthält das Zeugniß des Raths, daß vor seinen Deputirten der Eigner des Schiffes erschienen sey und geschworen habe, daß dasselbe ihm und seinen genannten Mitrhedern, Bürgern dieser Stadt, gehöre, so wie den Namen des Schiffers der dasselbe führt, mit dem Bemerken, daß auch dieser Hamburger Bürger sey. Dann die Bitte an alle Mächte, den Schiffer und sein Schiff zu befördern und zu unterstützen, nebst dem Erbieten zur Leistung desselben Dienstes. In Kriegszeiten wird darin auch aufgenommen, daß das Schiff, nach dem geleisteten Eide, keine Kriegscontrebande geladen habe. Die Bitte, die hier zugleich an alle Generale und Seeofficiere gerichtet wird, geht dann auch dahin, daß sie ihn fördern, beschützen und ungehindert handeln lassen wollen [36]). Der Seepaß gilt nur für eine Reise [37]).

e) Die Musterrolle. Diese befindet sich immer an Bord [38]), und in Kriegszeiten bezieht sich der Seepaß darauf.

f) Die Zolldocumente.

2) In Kriegszeiten treten fast ganz die allgemeinen Grundsätze ein; wobey sich früher Hamburg an die Grundsätze der Convention von 1780 besonders gehalten zu haben scheint [39]). Die Hamburger Schiffer können sich der Unterwerfung unter die durch das angenommene Völkerrecht aufgestellten Grundsätze nicht entziehen wollen. Sie müssen sich daher auch das Durchsuchen gefallen lassen, und sich denjenigen Formalitäten unterwerfen, die das Seekriegsrecht fordert (Abschnitt X.). Hinsichtlich der Schiffspapiere läßt sich auch hier nur behaupten, der Schiffer müsse diejenigen Papiere führen,

---

36) Handelstractat zwischen Frankreich und Hamburg 1. April 1769.

37) Reglem. 8. Sept. 1778. Art. 4.

38) Handelstractat zwischen Preußen und den Hansastädten v. 4. Oct. 1828. Art. 5.

39) Vergl. Mandat vom 15. Aug. 1788.

die des Schiffes und der Ladung [40]) Neutralität documentiren. Es steht zu erwarten, daß, sollte ein Krieg ausbrechen, der Vorsichtsmaßregeln nöthig machte, der Senat die erforderlichen Verfügungen erlassen werde. Nicht uninteressant dürfte es indessen seyn, in der Kürze auszuführen, wie es in früheren Kriegen damit gehalten wurde.

Alle Schiffe, die nicht von einem oder mehreren en blocq befrachtet wurden, mußten an der Börse angeschlagen, und in dem Anschlagzettel die Versicherung enthalten seyn, daß der Schiffer keine Kriegscontrebande laden wolle [41]). Ehe dieß aber geschah, mußte der Schiffsmakler dem Secretair des Commercii die Schiffsdocumente vorlegen, und dafür sorgen, daß die Connossemente und Waarencertificate übereinstimmten, besonders darauf achten, daß die Certificate mit den Nummern des Manifests, welches letztere sie in duplo auszufertigen hatten, in derselben Ordnung fortliefen, so wie sie überhaupt verpflichtet waren, dem Schiffer die nöthigen Documente zu schaffen. Damit sie selbst unterrichtet seyn möchten, durften sie sich auf dem Commercio Raths erholen. Dagegen mußten sie die Befrachter warnen, daß sie keine tractatenwidrige oder für Contrebande erklärte Waaren verladen möchten [42]). Von Schiffsdocumenten mußte der Biel- und die Kaufbriefe, Seepaß, Musterrolle nnd alle oben genannten Papiere an Bord seyn. Von der Production der Kauf- und Bielbriefe waren nur diejenigen fremden Schiffe befreit, deren Neutralität aus dem Seebriefe erhellte. Die Biel- und Kaufbriefe der vor der Kriegserklärung gekauften Schiffe mußten von jedem Schiffer vor seiner Obrigkeit in forma probante producirt, den Canzleyprotocollen inserirt und ihre Richtigkeit besonders beschworen seyn. Während des Krieges durfte kein Hamburger ein Schiff kaufen, welches in dem Lande

---

40) Es ist ein Irthum, wenn im prooemio des Reglem. von 8. Sept. 1778. der Satz frey Schiff, frey Gut als „in dem Völkerrechte fest begründet„ angenommen wird.

41) Reglement 8. Sept. 1778. Art. 1.

42) Dasselbe. Art. 20. 21.

einer der kriegführenden Mächte gebaut war, oder einem Unterthan derselben gehört hatte; außer wenn ein solches von dem Feinde genommen und gehörig für gute Prise erklärt war. Doch mußte in diesem Falle das Condemnationsurtheil producirt, den Canzley-Protocollen einverleibt, und der Seepaß danach eingerichtet werden [43]). In der Musterrolle mußte gesagt seyn, daß der Schiffer, Steuermann, Bootsmann, Cargadeur und Schreiber in Hamburg geboren, oder daselbst vor der Kriegserklärung Bürger geworden, oder sich der Stadt verwandt gemacht haben, so wie daß zwey Drittel des Schiffsvolks Eingeborne, Hamburger Unterthanen oder Unterthanen neutraler Mächte seyen [44]). War der Schiffer genöthigt, unterwegs andre Seeleute statt etwa gestorbener ꝛc. anzunehmen, so mußte er sich darüber authentische Documente verschaffen. Die Musterrolle mußte den Geburtsort jedes Seemannes enthalten, und von dem Schout eigenhändig nach den Artikeln ausgefertigt und obrigkeitlich attestirt werden [45]). Sogleich nach dem der Anschlag an der Börse geschehen war, mußte der Schiffer vom Zoll das gedruckte Formular des Eides empfangen, den er nach eingenommener Ladung dahin schwören mußte, daß er weder für eigne noch fremde Rechnung, weder im Hafen noch sonst Kriegscontrebande oder unbenannte Güter eingenommen habe noch einnehmen wolle, auch nicht dulden werde, daß das Schiffsvolk solche einnehme [46]). Der Schiffer durfte nur drey Connossemente, und nicht an Ordre, zeichnen, noch weniger auf Güter, die nicht benannt worden [47]). Besonders streng war das Führen falscher oder doppelter Papiere verpönt, und einer, der einen Hamburger Seepaß veräußert hatte, wurde 1689 fiscalisch verfolgt [48]). Neben den Connossementen gingen Waarencer-

---

[43]) Dasselbe. Art, 3 — 5.

[44]) Dasselbe. Art. 6. No. 1. Vergl. Handelstractat zwischen Frankreich und Hamburg 1769. Art. 31.

[45]) Reglem. 8. Sept. 1778. Art. 6. No. 2. 3.

[46]) Reglem. Art. 7. 10. Regulativ 18. Juni 1756. Mandat 12. Juli 1747.

[47]) Reglem. Art. 8. 9. Mandat 26. April 1672.

[48]) Mandat 7. Sept. 1652. 18. Jan. 1665. 26. April 1672. 26. Apr. 1689.

tificate: Diese bestanden in einem Documente, welches von der Stadtcanzley ausgefertigt wurde, und welches attestirte: 1) Eine eydliche Erklärung des Abladers, daß die verladenen Güter ihm, oder dem Unterthanen einer neutralen Macht gehören und in dem letzteren Falle Anführung der dafür beygebrachten Beweise. 2) Die eydliche Erklärung des Schiffers, daß er keine andre Güter, als die in diesem Certificate genannten, geladen habe, oder laden wolle, wenn ihm nicht ein obrigkeitliches Attestat, daß die Neutralität des Eigenthums gehörig beschworen sey, zugestellt würde [49]). Das Manifest wurde in duplo ausgefertigt und die Connossemente danach numerirt. Darauf mußte das Manifest nebst den Connossementen und Certificaten dem Secretair des Commercii producirt werden, der unter einem Exemplare die Richtigkeit der Papiere attestirte, und dasselbe dann der Canzley einlieferte, wo es zur Sicherheit der Rheder und Ablader aufbewahrt wurde [50]). Auch über die Sachen der Passagiere, deren Reisepaß ihren Stand, Geburtsort und den Zweck ihrer Reise enthalten mußte, wurde ein Connossement gezeichnet und ins Manifest mit aufgenommen [51]).

Uebrigens war es den Hamburger Schiffern zur Pflicht gemacht, sich den Capern und Kriegsschiffen nicht zu widersetzen, besonders auch keine Papiere verdächtiger Weise in die See zu werfen [52]).

---

49) Conclusum senatus vom 12. Juli 1747. Reglement Art. 11. 18. 19.

50) Reglem. Art. 12.

51) Dasselbe. Art. 13.

52) Dasselbe. Art. 15.

Fünfter Abschnitt.

Von dem Verhältnisse zwischen Rhedern Schiffer und Schiffsvolk.

§. 395. Einleitung.

Außer dem Schiffer befinden sich noch andre Personen am Bord und im Dienste des Schiffes, deren Rechte und Pflichten hier kurz zu erörtern sind. Im allgemeinen werden diese Personen unter dem Namen des Schiffsvolkes, der Equipage, (englisch crew) zusammengefaßt. In einem specielleren Sinne theilt man sie ein in Officiere und in Schiffsvolks [1]).

Officiere sind, nächst dem Capitain, der Steuermann, oder, wie ihn die Engländer richtiger nennen, des Capitains Gehülfe (mate), der Untersteuermann, der Bootsmann, der Chirurg, der Schreiber. Doch sind nicht immer alle diese Personen an Bord der Handlungsschiffe. Namentlich ist es bey den gewöhnlichen Schiffen ausser Gebrauch gekommen, einen Chirurgus und einen Schreiber zu führen. Auch ist es nur bey sehr großen Schiffen gebräuchlich, mehr wie einen Steuermann zu haben. Auch die Lootsen gehören wohl zu den Schiffsofficieren; doch bilden sie, da sie nicht beständig an Bord sind, keinen Theil der Equipage.

---

[1]) *Stypmann* l. c. P. III. cap. 5. apud Heineccium p. 320. *Wedderkop* iutroductio Lib. I. tit. 3 — 13. Pothier contrat de louage des matelots. *Targa* ponderazione cap. 11 sqq. *van Hall* l. c II. pag. 154 sq.

Der Steuermann und, wo ein solcher existirt, der zweyte und dritte Steuermann sind die ersten nach dem Schiffer. Sie theilen sich mit ihm in die Führung des Schiffes, in der Art, daß das Schiffsvolk abgetheilt wird, und der Capitain und ein jeder von ihnen einen bestimmten Theil desselben unter seinem Commando hat. In gewissen Stunden, in der Regel von vier zu vier Stunden wechseln sie dann der Reihe nach mit der Wacht, d. h. entweder der Schiffer oder der Steuermann hat mit dem zu seinem Commando gehörenden Theile der Equipage das Schiff zu leiten, und wird nach Ablauf seiner Wacht von demjenigen, den die Reihe trifft, abgelöset. Nur versteht sich, daß der Capitain immer den Oberbefehl hat.

Der Bootsmann ist derjenige, der die specielle Aufsicht über die Takelage und Segel des Schiffs während der Reise hat; auch muß er bey Einnahme von Gütern auf die Stauung derselben achten.

Das Amt des Chirurgus erklärt sich aus der Benennung. Doch ist es nicht häufig, daß ein solcher sich an Bord befindet. Vielmehr pflegen die Schiffer jetzt selbst Medicinkasten (Lappdosen) an Bord zu führen, und in gewöhnlichen Fällen selbst als Arzt zu agiren, wozu sie sich der Hülfe eines, ihnen bey der Lappdose gelieferten, gedruckten Rathgebers bedienen.

Der Schreiber, den man sich ebenfalls jetzt erspart, war früher eine sehr wesentliche Person an Bord. Nicht nur, daß ihm die Führung des Journals in der Reinschrift oblag, gehörte es auch zu seinem Amte, die Rechnungen des Schiffes zu führen, die Einkäufe zu besorgan ꝛc.

Unter dem Schiffsvolk steht wiederum der Zimmermann oben an, der, wo es Noth ist, den Rumpf des Schiffs ausbessert oder verdichtet, die Masten herstellt, u. dgl. Ausbesserung der Segel so wie Herstellung des abgeschlissenen Tauwerks (Schimmannen) ist die Sorge der ganzen Equipage unter Leitung der Officiere. Auf den Zimmermann kann man den Koch folgen lassen, der wenigstens in der Gage besser steht, als die übrigen

Seeleute. Das übrige Volk besteht in den Matrosen, die sich wohl in Matrosen (Ganzmatrosen) und Halb- (Klein-Jung-) Matrosen, welche gewissermaßen noch Lehrlinge sind, und nicht die volle Gage genießen, abtheilen. Außer diesen befindet sich dann auch noch ein Junge (Cajütenwächter, Kochsmaat) an Bord, der die Schiffahrt erst erlernen will, und dem zugleich die Bedienung des Schiffers obliegt.

Die Lehre von dem Schiffsvolke zerfällt im Grunde in mehrere Rubriken. Die hier aufzustellenden Grundsätze sind nämlich theils solche, die bey allen anzuwenden, theils solche, die einzelen Personen eigenthümlich sind. Um Wiederholungen zu vermeiden, werden in dem folgenden die allen gemeinschaftlichen Grundsätze ausgeführt, uud dabey jedesmal das, die eine oder die andre Person betreffende, specielle an dem passenden Orte mit vorgetragen.

§. 396. Annahme des Schiffsvolks.

Das Schiffsvolk mit Einschluß der Officiere wird von dem Schiffer angenommen [1]). Dieser hat dabey zuerst auf ihre Persönlichkeit zu sehen; und dafür zu sorgen, daß er Leute annimmt, die dem Dienste gewachsen sind. Was insbesondre die Wahl des Steuermanns betrifft, so kommt auf dessen Geschicklichkeit viel an. Man kann zwar im Allgemeinen in den Gesetzen keine bestimmte Vorschrift darüber nachweisen; allein aus der Stellung des Schiffers und aus der Natur des Amtes des Steuermannes folgt es, daß der Schiffer keinen annehmen dürfe, der nicht die Steuermannskunst theoretisch erlernt, und wenigstens als Matrose gefahren hat. Derjenige, der sich als Steuermann vermiethet, und nicht die erforderlichen Kenntnisse hat, soll nicht nur seinen Lohn ver-

---

1) Oleron Seer. arg. Art. 6. 12. 19. Wisbuy Seer. arg. Art 1. 18. 24. 32. 43. 44. 45. 63. 64. Hanseat. Seer. 1591. arg. Art. 18. 24. 42. 49. Revid. Hans. Seer. Tit. IV. Art 1. 2. 6. Preuß. Seer. 1727. Cap. III. Art. 56. Cap. IV. Art. 1. Consolato del mare cap. 121. 123. 124. u. a. m. D. Guidon de la mèr ch. XV. art. 2.

lieren und zum Schadenersatze verbunden seyn, sondern nach den alten Seegesetzen verschiedentlich bestraft werden [2]), was im Ganzen auch auf das übrige Schiffsvolk anzuwenden ist.

Demnächst hat der Schiffer die Nationalität der Seeleute in Betracht zu ziehen. In Friedenszeiten pflegt, wenigstens in den Deutschen Häfen, gerade so sehr nicht darauf gesehen zu werden, aber in Kriegszeiten ist es oft, entweder zwischen den verschiedenen Staaten tractatenmäßig angenommen, oder eine Macht fordert auch überhaupt, daß, damit der neutrale Character eines Schiffes anerkannt werde, eine gewisse Anzahl der Seeleute Eingeborne des Staates seyen, dessen Flagge das Schiff führt. Man kann es freylich als eine Pflicht der Regierungen ansehen, daß sie, wenn ein Krieg zwischen andern Mächten ausbricht, die zweckdienlichen Verordnungen erlassen, und darauf aufmerksam machen, was ein Schiffer zu beobachten habe; wo denn dieser sich nicht mit einer Unwissenheit entschuldigen könnte. Aber auch sonst würde der Schiffer, wenn er es unterließ, sich belehren zu lassen, verantwortlich, im Fall Schaden durch eine Versäumniß in dieser Hinsicht entstände.

Zu einer besondern Pflicht ist es den Schiffern gemacht, andern keine Leute abzumiethen. Sie sollen keinen Seemann annehmen, der nicht von seinem vorigen Capitain seine Entlassung, und ein Zeugniß seines Wohlverhaltens hat. Bey dem Steuermann ist auch wohl vorgeschrieben, daß er ein Steuermannspatent haben müsse. Wo dieß letztere Gesetz ist, müssen die Schiffer um so mehr streng darauf halten, als dieses gerade sehr geeignet ist, sie sicher zu stellen, wenn ein solcher Steuermann nicht die erforderlichen Fähigkeiten besitzen sollte. Für den Matrosen oder Officier, der sich mehreren zugleich vermiethet, sind in den Gesetzen ebenfalls Strafen festgesetzt; und es pflegt bestimmt zu seyn, das derjenige, der ihn zuerst angenommen hatte, ihn bey dem zweyten abfordern

---

[2]) Vergl. Wisbuy Seer. Art. 2. Hans. Seer. 1591. Art. 28. und v. 1614. Tit IV. Art. 4. Placaet Filips II. Tit. van Schipskeuren Art. 7. Preuß. Seer. 1727. Cap. IV. Art. 16.

könne, und das Wisbuysche Seerecht berechtigt ihn sogar, einen solchen Seemann ohne allen Lohn im Dienste zu behalten [3]).

Es ist die Pflicht des Schiffers, mit den Seeleuten den gehörigen Contract zu machen. Landesgesetze müssen die Form desselben bestimmen, so wie auch darüber entscheiden, ob der Contract privatim oder vor einer dazu angestellten Behörde gemacht werden soll. In der Regel aber ist er schriftlich zu errichten. Er enthält außer den Namen der Contrahenten insbesondre die Zeit des Dienst-Antritts, die Dauer desselben, so wie die Art der Vermiethung, das Amt des gemietheten Mannes, den Betrag der Gage. Auf letztere ist besonders zu sehen. Das alte Hanseatische Seerecht schreibt vor, daß die Rheder bey der Annahme eines Schiffers ihm seine Hauer auf alle Fahrwasser machen sollen, damit er danach die Hauer des Steuermannes und des Schiffsvolks bestimmen könne [4]). Endlich wird in dem Hauercontracte erwähnt, wie viel von seiner Gage der Matrose auf die Hand erhalten habe.

Der Hauercontract läßt sich auf verschiedene Weise machen:

1) Entweder nämlich der Matrose (oder Officier) vermiethet sich für die Reise. Hier wird er so angenommen, daß er die Reise mit macht, und dafür eine runde Summe statt der Gage erhält, die Reise möge nun in kürzerer oder längerer Zeit vollendet seyn.

2) Oder er wird für die Dauer der Reise monatsweise angenommen. In diesem Falle ist zwar der Contract nicht minder als in dem ersteren für die Dauer der Reise geschlossen; dagegen aber bestimmt sich der Betrag der zu verdienenden Gage nach deren früheren oder späteren Beendigung, so daß sie für jeden Monat bestimmt wird, und für so viele Monate, als er im Schiffe ist, zu berechnen ist. Einen Unterschied machen die älteren

---

[3]) Wisbuy Seerecht Art. 1. Hanseat. Seer. 1591. Art. 18. Revid. Hanseat. Seer. Tit. IV. Art. 1. 2. Placat Filips II. Tit. van Schiplieden Art. 3. Preuß. Seer. 1727. Cap. III. Art. 55.

[4]) Hanseat. Seer. 1591. Art. 16.

Seegesetze hier für den Fall, daß ein Matrose während der Reise verstarb (§. 400. 402.).

3) Für einen Antheil an der Fracht fährt der Seemann dann, wenn er mit seinem Capitain übereinkommt, daß er, anstatt der Hauer, einen Theil der zu verdienenden Fracht empfangen solle. Diese Art des Hauercontractes scheint in alten Zeiten sehr häufig gewesen zu seyn, da sie in so vielen Gesetzen erwähnt wird [5]). Jetzt ist sie wohl so ziemlich außer Gebrauch gekommen, und kommt wohl nur vor, bey der kleineren Schiffahrt, wo sie, jenachdem die Reise ausfällt, zum Vortheil bald des einen, bald des andern Contrahenten gereichen kann. Am häufigsten kam diese Art so vor, daß der Matrose wirklich Güter im Schiffe verlud, die aber nach dem Consulat nicht mit den andern Gütern zusammengestaut werden durften [6]).

4) Für einen Antheil an dem Gewinn der Reise kann sich der Matrose vermiethen; wenn ein Schiffer eine Reise macht, deren Ertrag noch ungewiß ist. Diese Art, die erst in neuerer Zeit aufgekommen ist, findet wohl nur bey den Reisen auf den Fischfang und bey der Ausrüstung von Capern Statt.

5) Endlich erwähnt das Consulat des Falles, da ein Seemann sich nach der Meile vermiethet. Hier erhält derselbe seine Gage nach der Zahl der gesegelten Meilen. Der Contract hat aber das besondre, daß der Seemann immer im Schiffe bleiben muß, auch wenn es nach Hause zurückgekehrt ist; sobald es nur nicht anderwärts alle Güter gelöscht hat [7]). Er muß, wie das Consulat sich ausdrückt, dem Schiffer bis ans Ende der Welt folgen.

Dieser schriftliche Hauercontract vertritt sehr oft zugleich die Stelle der Musterrolle. Wo dies aber nicht der Fall ist, besonders, wo der Contract privatim errichtet wurde, muß der Schiffer

---

[5]) Vergl. unter andern Oleron. Seer. Art. 16. Wisbuy Seer. Art. 30. Consolato del mare cap. 135. sq.

[6]) Consolato del mare cap. 128.

[7]) Consolato del mare cap. 157.

eine Musterrolle außerdem an Bord haben. Unter dieser ist im Ganzen eine Liste der mit dem Schiffer fahrenden Mannschaft zu verstehen, und sie mag ihren Ursprung dem Grundsatze verdanken, daß der Schiffer für die mitgenommene Mannschaft verantwortlich ist. Ihre Form ist durch Landesgesetze vorgeschrieben. Meistens wird sie neben dem Namen jedes Offiziers und Seemannes, dessen Amt, Gage, die Dauer der Verpflichtung desselben und insbesondere die Angabe enthalten, wie viel von seiner Gage jeder auf die Hand erhalten habe. Nicht selten aber sind darin alle Pflichten der Seeleute specificirt, was zweckmäßig ist, weil sie ihnen dadurch jedes Mal speciell bekannt, oder wenigstens speciell ins Gedächtniß zurückgerufen werden. Meistens wird sie vor einem dazu angestellten Beamten (Musterschreiber, Enrollirungsbeamten, in den Nordischen Häfen auch Schout, Wasserschout) in Gegenwart des Schiffers und Schiffsvolks, von welchem ersteren man dann sagt, er hält Musterung, er mustert sein Volk, aufgenommen, und von allen unterschrieben; häufig in duplo, so daß der Schiffer ein Exemplar erhält, eines in dem Gewahrsam des Beamten bleibt.

§. 397. Verpflichtungen des Schiffsvolkes.

Das Verhältniß der Seeleute zu dem Schiffer ist im Ganzen das einer locatio conductio operarum, und zwar selbst in dem Falle, da sie auf einen Antheil an der Fracht oder an dem Gewinn fahren; wo zwar immer der Contract ein Merkmal der Societät annimmt, aber die Hauptsache doch immer die Dienstvermiethung bleibt. Der Seemann ist stillschweigend als zu allen Dienstleistungen, die der Zweck des Contractes und seine Charge fordern, vermiethet. Er soll daher von dem Augenblicke an, da Arbeiten für die bevorstehende Reise geschehen sollen, im Schiffe seyn. Dadurch ist zugleich der Zeitpunkt angegeben, in welchem seine Dienste beginnen. Doch ist es hin und wieder wohl der Fall, daß die eigentliche Equipage erst an Bord kommt, wenn das Schiff im Begriff ist, abzugehen, was namentlich in der ehemali-

gen Normandie der Fall seyn soll [1]). Dabey kommt dem Matrosen, wenn er in einem andern Orte angenommen ist, als wo sich das Schiff befindet, ein angemessenes Reisegeld zu. Dagegen aber darf keiner seine Ankunft an Bord muthwilliger Weise verzögern; und es sind oft willkührliche Strafen darauf gesetzt.

Das Schiffsvolk steht unmittelbar unter dem Capitain und den von diesem über sie gesetzten Officieren. Es hat daher in allem auf das Schiff und die Reise Bezug habenden deren Befehlen zu gehorchen, diese mögen nun die unmittelbaren Schiffsarbeiten betreffen oder auf Ausrichtungen gehen, die damit blos in Beziehung stehen, selbst wenn sie am Lande zu vollziehen sind [2]). Dieselbe Pflicht des Gehorsams liegt ihnen, wenn der Schiffer abgeht, gegen diejenigen ob, die er selbst oder die Rhederey an seine Stelle setzt [3]); was seinen natürlichen Grund darin hat, daß sie sich nicht der Person des Schiffers, sondern ihm als Repräsentanten der Rheder, und dem Schiffe vermiethet haben. Hinsichtlich der Ausrichtung von Diensten am Lande enthält das Consulat die Vorschrift, daß der Schiffer seinen Matrosen nicht über eine halbe Meile vom Schiffe schicken dürfe, und ihn, wenn er von Corsaren gefangen werden sollte, loskaufen müsse [4]).

Ohne Erlaubniß des Schiffers darf kein Seemann das Schiff verlassen, noch weniger aber eine Nacht außerhalb desselben zubringen. Die alten Seegesetze setzen schwere Strafen darauf, theils unbedingt, theils für den Fall, daß sie außer Stande sind, den Schaden, der durch ihre Abwesenheit entsteht, zu ersetzen. Diese Strafen bestehen bald in Geld, bald in willkührlichem Gefängniß bey Wasser uud Brod; ja wenn während der Abwesenheit eines

---

1) Nach *Pothier* contrat de louage No. 170. *Boulay-Paty* cours II. 172.

2) Wisbuy Seer. Art. 1. 45. Hanseat. Seer. 1614. Tit. IV. Art. 3. 19. Placat Filips II. Tit. van Schipskeuren Art. 1. Consolato del mare cap. 152. 171. Preuß. Seer. 1727. Cap. IV. Art. 21.

3) Consolato del mare cap. 179. Placat Filips II. Tit. van Schiplieden Art. 11. Preuß. Seer. Cap. IV. Art. 12.

4) Consolato del mare cap. 179.

Matrosen einer ums Leben käme, oder das Schiff unterginge, so kann derselbe nach dem Hanseatischen Seerechte am Leben gestraft werden [5]). Doch gestatten einige Seerechte den Seeleuten, ans Land zu gehen, wenn ein Schiff im Hafen liegt; sofern sie nur zu rechter Zeit zurückkehren, und in dem Schiffe ihre Herberge haben, und hinlängliche Mannschaft zurückbleibt, um auf das Schiff zu achten [6]). Wer förmlich desertirt, wird criminell, nach dem Hanseatischen Seerecht mit einem Brandmahle, nach einer alten französischen Verordnung mit Geißeln und dreijährigen Eisenstrafen, nach Wisbuyschem Seerechte mit dem Galgen bestraft [7]). Das Consulat behandelt schon denjenigen, der ohne Erlaubniß eine Nacht am Lande bleibt, als einen Meineidigen [8]). Berauschen sich Seeleute am Lande, und entsteht dadurch Schlägerey, bey der sie verwundet werden, so kann der Schiffer sie sofort entlassen, und sie sind verbunden, ihm dasjenige zu vergüten, was er andern, die er in ihre Stelle miethet, mehr geben muß [9]).

Nicht sowohl, damit der Matrose immer bey der Hand sey, als vielmehr, damit keine Gelegenheit zu Diebereyen gegeben werde, ist es den Seeleuten untersagt, ihre Frauen mit sich ins Schiff zu nehmen [10]).

Fernere disciplinarische Vorschriften sind die, daß die Seeleute an Bord nicht spielen [11]), keine Gastereyen halten [12]), mit der

---

[5]) Oleron. Seer. Art. 5. Wisbuy Seer. Art 17. Hanseat. Seerecht Tit. IV. Art. 6. 15. 16. 18. Placaet Filips II. Tit. van Schiplieden Art. 4. Rotterdam A. O. Art. 188. Consolato del mare cap. 163. 171. Preuß. Seer. 1727. Cap. IV. Art. 22. 23. 24.

[6]) Oleron Seer. Art. 5. Wisb. Seer. Art. 17. 33.

[7]) Wisbuy Seer. Art. 71. Hanseat. Tit. IV. Art. 25. Ordonnance de l'amirauté 1584. Art. 66 — 68 (bey *Clairac* Us et cout.); declaration du roi de france. 22. Sept. 1699 (bey *Valin* sur l'ordonnance ad art. 5. tit. des matelots.)

[8]) Consolato del mare cap. 171.

[9]) Oleron Seer. Art. 6. Wisbuy Seer. Art. 18. Hanseat. Seer. 1591. Art. 40.

[10]) Hanseat. Seer. Tit. IV. Art. 9. Preuß. 1727. Cap. IV. Art. 27.

[11]) Preuß. Seer. 1727. Cap. IV. Art. 28.

[12]) Hanseat. Seer. Tit. IV. Art. 8. Auch am Lande nicht, sobald sie in

ihnen gereichten Kost zufrieden sein [13]), und sich friedfertig betragen sollen [14]). Besonders scheinen die alten Gesetze besorgt gewesen zu seyn, daß während des Essens Streit entstehen möchte; da sich gerade für diesen Fall eine besondere Vorschrift findet. Speciell ist es, und zwar sowohl in dem Oleronschen wie in dem Wisbuyschen Rechte untersagt, einen andern Lügen zu strafen [15]). Der Schiffer soll Friede unter dem Schiffsvolke halten, und kann ihre Vergehen gelinde bestrafen. Merkwürdig ist es, mit welcher Genauigkeit in den alten Rechtsquellen bestimmt ist, was ein Matrose sich gefallen lassen müsse. Ausschelten muß er sich geduldig lassen. Will der Schiffer ihm thätlich zu Leibe, so soll er nach dem Consulate entfliehen, und zwar nach vorne, hinter das Spill, welches der Schiffer nicht passiren darf. Verfolgt ihn der Schiffer auch dahin, so soll er sich auf die andre Seite retiriren, und erst, wenn er hier eingeholt wird, darf er sich zur Wehre setzen [16]). Andre Seerechte aber verpflichten ihn einen Schlag mit der Hand zu ertragen [17]). Schlüge aber ein Matrose den Schiffer zuerst, so soll er die Hand verlieren, nach dem Consulate dem Gerichte übergeben und als Meineidiger und Verräther bestraft werden [18]). Diese Pflichten gelten von den Officieren und dem Schiffsvolke.

Was insbesondre die Pflichten der Seeleute in Beziehung auf ihre Verrichtungen betrifft, so bestimmen sich diese größtentheils nach dem oben gesagten von selbst. Der Steuermann hat, wenn ihn die Reihe trifft, gehörig auf alles zu achten, und bey der

---

fremden Orten sind. Nach dem Wisbuyschen Seerechte Art. 33. sollen Matrosen, die aus dem Schiffe gehen, nicht mehr als eine Mahlzeit mit dem nöthigen Brodt, aber kein Getränk mit ans Land nehmen.

13) Hanseat. Seer. Tit. IV. Art. 6.

14) Wisbuy Seer. Art. 24.

15) Oleron. Seer. Art. 12. Wisbuy. Seer. Art. 24. coll. Art. 26.

16) Consolato del mare cap. 162.

17) Oleron Seer. Art. 12. Wisbuy Seer. Art. 24.

18) Die Gesetze in Note 17. und Consolato del mare cap. 160. 161. Verordn. Peters von Arragon 22. Nov. 1340.

Führung des Schiffes allen möglichen Fleiß aufzuwenden. Ihm ist besonders die Sorge übertragen, die Ladung in Empfang zu nehmen und abzuliefern. Er hat hiebey besonders darauf zu sehen, daß alles in gehöriger Ordnung sey, daß er keine schadhafte Fustagen oder gar beschädigte Güter empfange, er hat die Takel zu untersuchen. Er ertheilt über die eingenommenen Güter Empfangscheine (recepisse, receive Recief) uud muß sich für abgelieferte quitiren lassen. Ist der Capitain abwesend, oder ist es seine (des Steuermanns) Wacht, so hat er alle Pflichten des Schiffers. Dasselbe gilt, wenn der Schiffer unterwegs sterben sollte. In diesem Falle muß er durchaus in dessen Stelle treten. Nach den jetzt angenommenen Grundsätzen bestimmt der Capitain die zu segelnden Course immer [19]), auch für die Wacht des Steuermanns.

Dem gesammten Schiffsvolke, die Officiere mit eingeschlossen, liegt es ob, das Schiff in Stand setzen zu helfen, es zu dichten, zu reinigen ꝛc. Demnächst sind sie bey der Einnahme und Entlöschung der Ladung thätig (§. 419. f.) Der Steuermann hat auch hier die oberste Aufsicht, und man pflegt es für eine besondre Pflicht des Bootsmannes zu halten, daß er für die gehörige Stauung sorge. Dabey ist es angenommener Grundsatz, daß, außer ihrer Führung, weder der Capitain, noch der Steuermann, noch einer vom Volke Güter in dem Schiffe verladen dürfen, für welche sie keine Fracht bezahlen. Doch haben die alten Seerechte hier einen verschiedenen Weg genommen, und einige ertheilen den Seeleuten sehr ausgedehnte Rechte in dieser Hinsicht; wiewohl sie, namentlich das Consulat, sehr wohl von dem Falle verstanden werden können, da ein Matrose statt der Häuer, oder eines Thei-

---

19) Anderer Meinung ist Jacobsen a. a. O. S. 165 f. Allein es ist nicht recht einzusehen wie dem Schiffsvolke, welches nach seiner Meinung mit darüber bestimmen soll, wenn Capitain und Steuermann sich nicht einig sind, die erforderlichen Kenntnisse zugemuthet werden können, um einen rein wissenschaftlicheu Punkt zu entscheiden. Schiffer würden lachen, wenu sie ihr Schiffsvolk wegen des zu segelnden Courses um Rath fragen sollten.

les derselben einen Raum im Schiffe erhielt. Dann mußte ihnen selbst eine Zeit von sechs Tagen zum Einkaufe gelassen, und ihnen das Boot hergegeben werden, um die Güter an Bord zu schaffen [20]). Andre Seerechte sprechen ihre Güter von jeder Contribution frey, wenn geworfen wird und das Wisbuysche enthält sogar die seltsame Bestimmung, daß ein Matrose Wasser einladen könne, und dieses, wenn es geworfen wird, für Wein anrechnen dürfe [21]).

Während der Reise müssen sie immer bey der Hand seyn. Zwar läßt sich wohl behaupten, daß, so lange wie alles ordentlich zugeht, diejenigen Matrosen, die nicht die Wache haben (vergl. oben §. 395.) in der Regel nicht auf dem Verdeck zu seyn, und zu arbeiten brauchen, allein, wären nothwendige Arbeiten vorzunehmen, Segel auszubessern, die Wanten, das Tauwerk herzustellen u. dgl. so würden sie sich dieser Arbeit nicht entziehen dürfen. Nur die nächtlichen Stunden müssen denjenigen, die nicht an der Reihe sind, gelassen werden. Unbedingt gehorchen aber müssen alle dem Rufe, der sie zu einer außerordentlichen Arbeit ruft, wenn die Sicherheit des Schiffes es erfordert. Daher schreibt namentlich das Consulat vor, daß während der Reise kein Seemann ganz entkleidet schlafen solle [22]). Besonders ist in den Gesetzen demjenigen, der zum Aufmerken oder Aussehen [23]) commandirt ist, Aufmerksamkeit eingeschärft, weil davon die Sicherheit der Fahrt abhängt. Wer auf dem Posten schläft, wird an Gelde gestraft, und in dieselbe Strafe ist der verfallen, der einen andern schlafen

---

20) **Consolato del mare cap. 128. 129. 130. 131. 132. 133.**

21) Wisbuy Seer. Art. **30.** — Wenn sich jedoch dieser Fall ereignet, so hat ein Kaufmann, der sich in gleichem Falle befindet, dasselbe Recht.

22) **Consolato del mare cap. 167.** Auf die Uebertretung dieser Vorschrift war die Strafe des Untertauchens gesetzt, und wer es drey Mal wiederholte, sollte seine Gage und die verladenen Güter einbüßen.

23) Absichtlich so. Ich beziehe die Vorschriften der alten Gesetze auf den Matrosen, der, wie dieß wohl Statt findet, vorn am Bug steht, um auszusehen (zu lugen). Ich habe den Ausdruck, der die Wache hat, nicht gebrauchen wollen, um Verwechselungen zu verhüten; da man überhaupt von demjenigen, den die Reihe des Dienstes trifft, sagt, er hat die Wache.

sieht, und es nicht anzeigt [24]). Aus ähnlichen Gründen ist den Seeleuten besonders eingeschärft, bey allen Gelegenheiten, wo die Rettung des Schiffs und der Ladung es fordert, willig das ihrige beyzutragen [25]) und zwar nach einzelen Bestimmungen, selbst in dem Falle, da der Capitain eine Handlung vornehmen wollte, mit der sie nicht einverstanden wären, und in Hinsicht welcher sie bey der Statt gehabten Berathung ihre entgegenstehende Meinung geäußert hätten, was namentlich von dem Falle des Werfens gesagt ist [26]). Darin liegt es denn auch, daß sie willig in den Nothhafen mit einsegeln, die Güter dort aus- und wieder einladen [27]) und überhaupt zu bergen helfen müssen. Werden sie von Seeräubern angegriffen und der Schiffer will sich vertheidigen, so sind sie verpflichtet, ihm darin beyzustehen. Auf die Weigerung sind zum Theil beschimpfende Strafen gesetzt [28]). Kurz, jeder Seemann muß alles leisten, was der Dienst des Schiffes fordert, selbst wenn es nur in mittelbarer Beziehung dazu steht, weshalb man denn auch mit dem Consulat ihn allerdings verpflichtet halten muß, nöthigenfalls in die Wälder zu gehen und Holz für das Schiff zu fällen [29]).

§. 398. Fortsetzung. Dauer ihres Contractes.

Sowie der Dienst des Seemannes sogleich nach abgeschlossenem Hauercontracte seinen Anfang nimmt, und er schon verpflichtet ist, in dem Schiffe zu arbeiten, wenn es sich noch zur Reise vor-

---

24) Hanseat. Seer. Tit. IV. Art. 12. 13.

25) Oleron Seer. Art. 3. Wisbuy Seer. Art. 15. 16. 21. 38. Hanseat. Seer. Tit. IV. Art. 29. Placaet Filips II. Tit. van Schipbrekhinghe. Art 12. Rotterdam A. O. Art. 150. 217. Verordnung Peters von Arragon. v. 1340. Preuß. Seer. 1727. Cap. IV. Art. 33.

26) Wisbuy Seer. Arg. Art. 20.

27) Placaet Filips II. Tit. van Schiplieden. Art. 7. Rotterd. A. O. Art. 207. 212. 213.

28) Hanseat. Seer. Tit. IV. Art. 28. Placaet Filips II. Tit. van Schipskeuren. Art. 1.

29) Consolato del mare cap. 152.

bereitet, so ist er auch verpflichtet, in demselben auszuhalten, bis es seine Reise vollendet hat, d. h. hier, bis es seine Ladung völlig entlöscht, und wo eine solche erforderlich ist, seine Verklarung belegt hat. Vor diesem Zeitpunkte kann daher weder der Matrose seinen Dienst verlassen, noch der Schiffer ihn verabschieden [1]).

In der Regel wird die Hauer erst ablaufen, wenn das Schiff in seinen Ausgangshafen zurückgekehrt und hier entlöscht ist (s. not. 1). Doch kommt dieß auf den Contract an, und namentlich findet sich im Consulat die Vorschrift, daß ein Matrose dem Schiffer nicht zu folgen brauche, wenn dieser von seinem Löschplatze aus eine andre Reise mache [2]); wogegen aber derjenige, der sich nach Meilen vermiethet, dem Schiffer überall hin folgen soll, und nur dann frey ist, wenn das Schiff, nachdem es anderwärts entlöscht, in seinen Ausgangshafen zurückgekehrt ist [3]).

Sonst kann man die bloße Veränderung der Reise nicht als einen Grund ansehen, weshalb die Seeleute ihren Dienst aufgeben dürften, vielmehr müssen sie dem Schiffer folgen, wenn er ihnen nur Verbesserung (§. 400.) zusagt [4]). Nur der Matrose der sich für die Reise verdungen hat, kann in dem Falle, da die ganze Reise von Anfang an verändert wird, von dem Schiffe abgehen [5]). Eben so wenig giebt ihm die bloße Veränderung des Schiffers

---

1) Oleron. Seerecht. Art. 13. 18. Wisbuy Seer. Art. 1. 3. Hans Seer. Tit. IV. Art. 5. coll. Tit. III. Art. 7. Consolato del mare cap. 123. 124. 160. Placaet Filips II. 1563. Tit. van Schiplieden Art. 16. S. auch *Emerigon* l. c. 1. p. 379. *van Hall.* l. c. II. p. 162.

2) Consolato del mare cap. 147.

3) Consolato del mare cap. 157.

4) A. M. sind *Valin* sur l'ordonnance ad art. 2. tit. des matelots, *Pothier.* l. c. n. 177. *Boulay-Paty* cours II. p. 183. Jacobsen a. a. O. S. 191. ff. Allein vergl. Oleron. Seer. Art. 19. Wisbuy Seer. Art. 32. Hanseat. Seer. 1595. Art. 24. Dasselbe 1614. Tit. IV. Art. 20. 21. Placaet Filips II. Tit. van Schiplieden Art V. Rotterdam Ordn. Art. 37. 202. ff. Preuß. Seer. 1727. Cap. IV. Art. 6.

5) Von diesem Falle redet Wisbuy Seer. Art. 44. Consolato del mare cap. 180.

ein Recht dazu [6]). Die Veränderung des Schiffes dagegen würde diese Wirkung haben, wenn zugleich der Schiffer verändert würde; außer in dem Falle, wo eine solche Veränderung in Folge von Seeunfällen geschähe, und Güter fortzuschaffen wären [7]). Um versichert zu seyn, daß die Seeleute die ganze Reise bey dem Schiffer aushalten, geben die Gesetze diesem eine Hypothek an den Sachen derselben, und verordnen überdieß, daß ihnen ihr Lohn erst nach Beendigung der Reise ausbezahlt werden soll [8]).

Es giebt jedoch einige Fälle, in denen der Contract einseitig aufgehoben werden kann. Man bemerke:

I. Der Schiffer kann willkührlich einen Seemann entlassen.

1) Nach einigen Seegesetzen überhaupt, so lange das Schiff noch den Abgangshafen nicht verlassen hat. Doch hat er ihm in diesem Falle die Hälfte, nach Hanseatischem Seerecht den dritten Theil seiner Gage zu bezahlen. Sobald er aber die Anker gelichtet hat, kann er eines Seemannes nicht anders los werden, als wenn er ihm die volle Hauer bezahlt [9]).

2) Wenn der Seemann seinem Dienste nicht gewachsen ist. Hier muß nicht nur der Seemann, was er empfangen hat, zurückgeben, sondern noch halb so viel, wie seine Hauer betragen haben würde, oder auch wirklich bestraft werden [10]). Wenn jedoch

---

[6]) **Consolato del mare cap. 179. i. f.** Placaet Filips **II.** Tit. van Schiplieden. Art. **11.** Preuß. Seer. **1727.** Cap. IV. Art. **12.**

[7]) Absolut stellt den Satz *Valin.* l. c. Allein die Beschränkung liegt in der Natur der Sache und folgt aus dem **consolato del mare cap. 145.**

[8]) Oleron. Seer. Art. **18.** Wisbuy. Seer. Art. **31.** Hanseat. Seer. Tit. **III.** Art. **6.** Das **consolato del mare cap. 136.** weicht ab, indem es vorschreibt, daß die Hauer bezahlt werden solle, sobald am Löschplatze die Fracht bezahlt ist. Doch steht es dem Schiffer frey, mit den Leuten so zu accordiren, daß sie ihre Gage erst nach ihrer Rückkehr zu Hause erhalten.

[9]) Wisbuy Seer. Art. **3.** Hanseat. Seer. Tit. **III.** Art. **7.** Tit. **IV.** Art. **5.** Placaet Filips **II.** Tit. van Schiplieden Art. **13.** Rotterd. Ordn. Art. **27. 137. 184.** Preuß. Seer. Cap. **IV.** Art. **19.** Unbedingt den ganzen Lohn ngch **consolato del mare cap. 124.**

[10]) Wisbuy Seer. Art. **2.** Hanseat. Seer. **1591.** Art. **28.** Hanseat. **1614.** Tit. **III.** arg. Art **1.** Tit. **IV.** Art. **4.** Placaet Filips **II.** Tit.

ein Officier freywillig bekennt, daß er sich zu viel zugetraut habe, so fallen wohl diese Strafen weg, und er erhält selbst sein verdientes Lohn [11]).

3) Wenn ein Seemann krank wird. Doch bemerke man:

a) Wird ein Seemann vor der Abreise von einer rein zufälligen Krankheit befallen, so muß ihn der Schiffer ans Land bringen lassen, und dafür sorgen, daß er eine angemessene Verpflegung erhalte. Das Schiff braucht nicht auf ihn zu warten, jedoch soll er seinen vollen Lohn haben, auf welchen aber der Schiffer dasjenige in Anrechnung bringen kann, was ihm seine Verpflegung gekostet hat [12]). Wird er unterwegs krank, so muß ihn der Schiffer auf Schiffskosten verpflegen, und wenn es möglich ist, nach Hause zurückbringen.

b) Hat sich dagegen ein Seemann selbst eine Krankheit, die ihn außer Stand setzt, seine Arbeiten zu verrichten, muthwilliger Weise zugezogen, so kann ihn der Schiffer ohne weiteres aus dem Schiffe setzen, ohne ihm das mindeste zu bezahlen. Die alten Seerechte ziehen zwey Fälle hieher, einmal wenn er in einer Schlägerey verwundet wird [13]) und dann wenn er eine venerische Krankheit hat [14]). Die Seekrankheit dagegen kann kein Grund der Entlassung seyn, wenn sie nicht einem Seemann so sehr eigen geworden ist, daß sie ihn durchaus an seiner Arbeit hindert, also wenn er das Reisen zur See nie ertragen lernt [15]).

---

van Schipskeuren Art. 7. Rotterdam Ordn. Art. 31. 194. 195. Preuß. Seer. 1727. Cap. IV. Art. 16. Consolatodelmare cap. 122.

11) Verordn. Carls V. von 1551. Art. 14.

12) Oleron. Seer. Art. 7. Wisbuy Seer. Art. 19. Hanseat. Seer 1591. Art. 46. von 1614. Tit. XIV. Art. 2. Verordnung Carls V. Art. 27. Placaet Filips II. Tit. van Schiplieden Art. 16. Rotterd. Ordn. Art. 246. 247. Preuß. Seer. 1727. Cap. IV. Art. 41. Verordnung Peters von Arragon. 1340.

13) Oleron. Seer. Art. 6. Wisbuy Seer. Art. 18. 43. Placaet Fiiips II. Tit. van Schiplieden Art. 16. Preuß. Seer. 1727. Cap. IV. Art. 40.

14) Wisbuy Seer. Art. 62. Preuß. Seer. 1727. Cap. IV. Art. 17.

15) A. M. Wedderkop introductio Lib. I. Tit. III. §. 35. not. *. Allein

4) Wenn der Seemann sich widerspenstig beträgt, so wie wenn er unredlich ist. Im letzteren Falle unbedingt [16]). Vergeht sich dagegen ein Seemann gegen den Schiffer, so ist dieß nicht sogleich ein hinreichender Grund zur Entlassung, sondern er kann ihn erst nach den Gesetzen bestrafen, und muß, ehe er das äußerste Mittel anwendet, versuchen, wie weit er mit ihm kommt. Ja, wenn der Schiffer einen Seemann, der ihn beleidigte, hochfahrend aus dem Schiffe weiset, ungeachtet dieser ihn um Verzeihung bittet, und Besserung verspricht, muß er ihm seinen vollen Lohn bezahlen. Dagegen aber soll auch, nach der sehr weisen Vorschrift des Consulats, der Matrose nicht auf das erste Wort des Schiffers sich entfernen, wenn dieser ihn in der Hitze gehen heißt. Hilft aber alles nichts, so kann der Schiffer einen solchen Matrosen an der ersten besten Küste aussetzen, vorausgesetzt nur, daß sie bewohnt ist [17]).

5) Nach dem Consulat kann der Seemann aus dem Schiffe gewiesen werden, der meineidig ist [18]). Dieß kann also auch in allen den Fällen geschehen, in welchen ihn das Consulat als einen Meineidigen betrachtet wissen will.

---

er mißversteht wahrscheinlich nur den Art. 2. Tit. XIV. des Hanseat. Seerechts. Dieses sagt eigentlich nur, daß der Schiffer einen mit der Seekrankheit behafteten nicht brauche ans Land bringen zu lassen. Ueber Art. 11. Tit. 1. Thl. 6. des Lübecker Statuts siehe unten §. 405. Die Seekrankheit an sich kann um so weniger ein Grund der Entlassung seyn, als ja jeder der zuerst zur See geht, an derselben leidet. Würde freylich jemand das Reisen zur See durchaus nicht vertragen können, so würde er als unfähig betrachtet werden müssen.

16) Wisbuy Seer. arg. Art. 3. Hanseat. Seer. Tit. III. Art. 7. Tit. IV. Art. 5.

17) Oleron. Seer. Art. 13. Wisbuy Seerecht Art. 26. Hanseat. Seer. 1591. Art. 30. Hanseat. Seer. 1614. Tit. III. Art. 8. Consolato del mare cap. 122. 264. Merkwürdig ist, daß alle diese Gesetze verlangen, daß der Schiffer dem Seemann erst die Kost versagt haben muß, ehe er ihn gehen heißen kann. Nach dem Consulat muß er fünf Male sich vergangen haben, ehe er fortgeschickt werden kann.

18) Consolato del mare cap. 264.

6) Wenn der Seemann ohne genügende Gründe anzuführen, seine Entlassung fordert, soll er dasjenige, was er auf die Hand erhielt, zurückgeben, und noch einmal so viel dazu [19]).

II. Der Matrose und Officier dagegen können ihren Dienst einseitig aufkündigen.

1) Wenn er heurathet, und nun das Seefahren aufgeben will. Dieser letztere Zusatz, der fast immer übersehen wird, liegt in der Natur der Sache, und ist in den Seerechten enthalten [20]).

2) Wenn ein Steuermann selbst ein Schiff erhält, welches er als Schiffer führen soll [21]). Doch ist dieß an die Bedingung geknüpft, daß der Schiffer einen andern in die Stelle des abgegangenen zu bekommen im Stande ist. Das Consulat giebt auch den Matrosen, die einen Grad avanciren können, schon dasselbe Recht [22]).

3) Nach dem Consulat wenn er ein Gelübde gethan, in Folge dessen er eine Wallfahrt anstellen muß, und wenn er es sich in seinem Contracte vorbehalten hat, willkührlich seinen Dienst verlassen zu dürfen [23]).

In diesen Fällen kann der Seemann seinen Dienst zwar ungestraft verlassen; aber was er an Gage auf die Hand erhalten und noch nicht abverdient hat, muß er zurückgeben, nach einigen sogar muß er, wenn die Reise bereits angetreten war, die ganze Hauer und Führung bezahlen [24]).

---

19) Wisbuy Seer. Art. 44.

20) Wisbuy Seer. Art. 64. Placaet Filips II. Tit. van Schiplieden Art. 14. Consolato del mare cap. 153. Das Preuß. Seerecht 1727. Art. 38. Cap. IV. und die Rotterdam. Ordn. Art. 179. enthalten eine entgegengesetzte Bestimmung.

21) Wisbuy Seer. Art. 63. Placaet Filips II. a. a. O. Consolato del mare cap. 152. Preuß. Seer. 1727. Cap. IV. Art. 4. Auch hier steht die Rotterd. Ordn. Art. 179. entgegen.

22) Consolato del mare cap. 153.

23) Consolato del mare cap 152. 153.

24) Hanseat. Seer. Placaet Filips II. a. a. O. Art. 13.

§. 399. Rechte des Schiffsvolkes.

Von dem Augenblicke an, da der Seemann seinen Dienst antritt, soll er seine Herberge im Schiffe haben (§. 397.). Es ist also das erste Recht, was er an den Schiffer hat, daß er ihm seine Schlafstelle im Schiffe anweise. Die Matrosen, und zwar auf Kauffartheyschiffen in der Regel alle, vom Schiffsjungen bis zum Bootsmann hinauf, und letzteren eingeschlossen, haben einen gemeinschaftlichen Platz, in welchem sie ihre Wohnung haben, und wo jeder seine Schlafstelle aufschlägt. Dieser Platz, in der Regel nach vorne im Schiffe, heißt auch das Volkslogis, und gehört ihnen so sehr, daß selbst der Capitain nicht leicht dahin kommt. Eine Hängematte pflegt ihnen wohl geliefert zu werden, aber Bettzeug sollen sie sich, der Strenge nach, selbst halten. Der ihnen anzuweisende Platz muß geräumig genug seyn, daß sie ihre Sachen (Kiste oder Koffer ꝛc.) zugleich daselbst lassen können.

So lange ein Matrose im Schiffe herbergt, ist ihm der Schiffer die Kost schuldig. In den ältesten Zeiten beköstigten sich die Leute selbst; jetzt ist dieß anders. Es ist daher jetzt die Sorge des Schiffers, sich mit dem erforderlichen Mundvorrathe zu versehen. Er ist dem Schiffsvolke gute gesunde Kost schuldig, und soll ihnen namentlich keine verdorbene Lebensmittel reichen. Wie oft sie zu essen (in der Seemannssprache „schaffen") haben sollen, ist in den Seegesetzen verschieden bestimmt, und dabey in einigen, wie in den Oleronschen und Wisbuyschen Gesetzen auch darauf Rücksicht dabey genommen, ob sie Wein zu trinken erhalten, in welchem Falle ihnen eine Mahlzeit weniger zukommt [1]). Heutiges Tages kann man wohl nur annehmen, daß in der Regel dem Schiffsvolke zwar drey Mal täglich, nämlich Morgens, Mittags und Abends zu essen gegeben wird, daß sie aber nur eine Hauptmahl-

[1]) Wenn sie Wein erhalten eine, sonst zwey Mahlzeiten (Oleron Seer. Art. 17. Wisbuy Seer. Art. 29.), wobey ihnen, so oft sie in die Weinländer kamen, Wein gegeben werden mußte. Drei Mahlzeiten, nach Placaet Filips II. Tit. van Schiplieden Art. 10. Consolato del mare cap. 142.

zeit erhalten, bey der ihnen dasjenige, was im gemeinen Leben gewöhnlich „warmes Essen" genannt zu werden pflegt, gereicht wird. Auch Getränk muß dem Schiffsvolke gereicht werden, d. h. süßes Wasser und Bier für den Durst und mäßig Brantewein. Dabey geschieht es wohl daß nach außerordentlichen Anstrengungen eine Portion Brantewein mehr vertheilt wird, und das Placat Philipps II. will sogar, daß ihnen in solchem Falle eine außerordentliche Mahlzeit gegeben werden soll [2]). Die Schiffsleute sollen mit der ihnen gereichten Kost zufrieden seyn, und ohne Ursache nicht murren [3]). Auch ist zu behaupten, daß das Schiffsvolk überall nur Schiffskost verlangen könne, weshalb sie denn auch nicht berechtigt sind, frisches Fleisch und Gemüse zu verlangen, wenn sie in einem Hafen angekommen sind; vielmehr sich begnügen müssen, wenn ihnen ihre Nahrung aus dem Schiffsproviant gereicht wird. Doch will das Consulat, daß ihnen wenigstens Sonntags, Dienstags und Donnerstags Fleisch, jeden Nachmittag aber compenatge (ein Gericht aus Käse, Zwiebeln und Fischen) gegeben werde. Auch Pflaumen oder Feigen sind ihnen zu liefern, wo sie zu haben sind, und an Festtagen kommen ihnen doppelte Rationen zu [4]). Würde ein Schiff in einem Lande verkauft, wo keine Lebensmittel käuflich zu haben sind, so muß der Schiffer sie mit solchen versehen auf so lange, bis sie an einen Ort kommen, wo sie dergleichen haben können [5]). Hat aber ein Schiff eine ungewöhnlich lange Reise, so daß die Lebensmittel fehlen, so muß jeder, der deren vorräthig hat, sie zum allgemeinen Besten hergeben [6]). Fehlen sie überhaupt, so hat der Schiffer, wenn es ihm möglich ist, solche von ihm begegnenden Schiffen zu kaufen. Bis daß er mit dem erforderlichen Vorrathe versehen ist, hat sich jeder

---

2) Placaet Filips II. Tit. van Schiplieden Art. 10. Vergl. Ordn. Carl V. 1551. Art. 19.

3) Hanseat. Seer. Tit. IV. Art. 6. Placat Philipps II. a. a. O.

4) Consolato del mare cap. 142. i. f.

5) Consolato del mare cap. 149.

6) L. 2. §. 2. de Lege Rhodia (14. 2.)

eine Beschränkung seiner Rechte, sowohl an Speise, wie an Getränk gefallen zu lassen; jedoch meines Erachtens nur, wenn der Schiffer selbst sich dieser Beschränkung unterwirft.

Ein ferneres Recht der Seeleute besteht darin, daß ihnen der bedungne Lohn ausbezahlt werde. Die Lehre von der Volkshauer verdient einen eigenen §. (s. unten §. 400.)

Dabey ist jedoch schon hier zu bemerken, daß der stipulirte Lohn nur für die ordentlichen Arbeiten während der Reise ist. In allen Fällen, in denen sie außerordentliche Anstrengungen machen müssen, kommt ihnen eine billige Vergütung (Verbesserung) zu. Die alten Seegesetze rechnen hieher besonders die Fälle, da ein Seemann besonders thätig bey der Rettung des Schiffes ist, in welchem Falle ihm eine Verbesserung, „ein billiges Berglohn" zu geben ist [7]).

Wird ein Seemann im Dienste des Schiffes verwundet, so muß er auf Schiffskosten geheilt werden, besonders wenn er die Wunde bey der Vertheidigung gegen Räuber oder Feinde erhält [8]); und nach dem Consulat muß ein von Räubern oder Feinden gefangen genommener Matrose auf Schiffskosten losgekauft werden [9]).

---

7) Oleron. Seer. Art. 3. Wisbuy Seer. Art. 15. Hanseat. Seer. Tit. IV. Art. 29. Tit. XIV. Art. 1. Placaet Filips II. Tit van Schiplieden. Art. 7. 19. Tit. van Schipbrekinghe Art. 12. Rotterd. Ordn. §. 211 — 213. Preuß. Seer. 1727. Cap. IV. Art. 33 Cap. IX. Art. 3.

8) Oleron. Seer. Art. 6. 27. Ordn. Carls V. 1551. Art. 27. Ordonnance de la marine art. 11. tit de l'engagement (III. 4.) Wisbuy Seer. Art. 18. i. f. 43. i. f. Hanseat. Seer. 1591. Art. 36. v. 1614. Tit. XIV. Art. 1. 3. Placaet Filips II. Tit. van Schiplieden. Art. 16. Tit. von Schipbrekinghe Art. 2. Rotterdam Ordn. Art. 50. 97. ff. 222 f. 246 f. Preuß. Seer. 1727. Cap. IV. Art. 40. Cap. VIII. Art. 27. S. auch *van Hall.* l. c. II. 165.

9) Consolato del mare cap. 179. und nach ord. de la mar. art. 16. 17. tit. de l'engagement (III. 4.) wenigstens wenn er vom Schiffe in dessen Dienste weggeschickt war.

§. 400. Insbesondre von der Volkshauer.

Es ist bereits oben erwähnt, daß Seeleute sich auf verschiedene Art vermiethen können. Die Art und Weise ihrer Vermiethung hat auch allerdings auf die Bezahlung ihres Lohns Einfluß.

Der Matrose, der auf einen Antheil an dem Gewinn oder an der Fracht fährt, ist in Beziehung auf die ihm znstehenden Ansprüche als wahrer Socius zu betrachten. Es ist nach seinem Contracte zu beurtheilen, wie viel ihm zukommt, und auf welche Weise er seinen Theil erhalten soll. Die Rechte dieser Leute sind daher einfach. Das Schicksal des Schiffs ist auch das ihrige. In sofern also dieses Gewinn hat, oder Frachtgüter erhielt, haben sie ihren Theil darin, sie leiden dagegen auch wenn das Schiff verliert.

Andre Bestimmungen treten dagegen bey denjenigen ein, die sich zu einem gewissen Lohn (Gage, Volkshauer) verdungen haben. Hier treten Modificationen ein. Die Gage ist in der Regel nicht eher verdient, als wenn die Reise beendigt ist. Doch ist diese Bestimmung im Grunde kaum mehr als eine Sicherheitsmasregel, durch die der Schiffer überzeugt ist, daß ihm der Matrose bleibt, wie dieß die sich hin und wieder findende Vorschrift, daß, wer noch seine Kiste nicht an Bord habe auch von seiner Gage nicht anders etwas erhalten solle, als bis er Sicherheit gegeben [1]), zeigt. Nach den alten Seerechten wurde die Hauer dem Volke nach Entlöschung der Güter bezahlt, und zwar nach dem Consulate nicht eher, als nachdem der Schiffer seine Fracht erhalten hatte [2]). Nach dem Hanseatischen Seerecht dagegen sollte die Hauer bey Schiffen auf Norwegen in zwey Malen, bey andern aber in drey Malen, beym Abgange, bey der Ankunft im Löschplatze und bey der Rückkehr zu Hause bezahlt werden [3]). Regel ist es jetzt wohl, daß die Matrosen, wenn nicht ein andres bedungen ist, ihre Gage erst bey der Rückkehr zu Hause erhalten, wobey ihnen jedoch vor

---

1) Oleron Seer. Art. 18. Wisbuy Seer. Art 31.
2) Consolato del mare cap. 128. 136.
3) Hanseat. Seer. Tit. III. Art. 6.

Antritt der Reise ein Theil voraus bezahlt (auf die Hand gegeben) zu werden pflegt, damit sie sich noch das zur Reise erforderliche anschaffen können. Zerfällt aber die Reise in mehrere, also sind sind sie nicht aus und zu Hause, sondern überhaupt gemiethet, oder macht das Schiff erst noch eine Reise nach anderen Häfen ꝛc., so sind die Matrosen befugt, ihre verdiente Gage an jedem einzelen Löschplatze zu fordern.

Sind die Seeleute angenommen, und wird die Reise rückgängig, so kann nach einigen Seegesetzen der Schiffer das Schiffsvolk los werden, wenn er ihnen die halbe Gage bezahlt (oben §. 398.); doch gilt dieß nur so lange, als er noch im Abgangshafen sich befindet. War dagegen das Schiff schon von seinem Abgangshafen abgegangen, so soll dem Volke, nach denselben Gesetzen, die volle Hauer bezahlt werden. Die Gesetze lassen dabey die Frage unbestimmt, wie denn nun die Gage ausgemittelt werden solle? Nach den allgemeinen Grundsätzen, die namentlich in deutschen Statuten zu dem Resultate geführt haben, daß, wo bey vermietheten Diensten kein Lohn bedungen ist, zwischen dem mindesten und meisten bezahlt werden solle, möchte man folgendes Resultat aufstellen können: War ein Matrose für die Reise gemiethet, so ist die Sache einfach. Der für die ganze Reise stipulirte Lohn ist auch derjenige, der ihm, jenachdem der eine oder der andre Fall eintritt, zur Hälfte oder ganz bezahlt werden muß. Wo die Seeleute jedoch monatweise in Dienst genommen sind, muß man berechnen, wie lange die beabsichtigte Reise gewöhnlich dauert. Dann hat man den Fall einer schnellen und einer sehr langen Reise anzunehmen, und danach einen Durchschnitt zu bestimmen, nach welchem ihnen ihre Hauer zu bezahlen ist; so daß man also z. B. bey einer Reise nach einem Amerikanischen Hafen, die im glücklichen Falle in zwey, im unglücklichen in vier Monaten zurückgelegt wird, den Durchschnitt von drey Monaten hat ꝛc. Keinen Unterschied darf es dabey machen, ob die Matrosen eine andre Hauer gefunden haben oder nicht. Dieser Unterschied, der bey Frachtcontracten in Gesetzen wohl angenommen ist, kann um

so weniger Statt finden, als ganz unverkennbar die Bestimmung, daß sie, wenn das Schiff noch nicht ausgegangen war, nur die Hälfte ihrer Gage erhalten sollen, aus der Rücksicht schon hervorging, daß es ihnen hier leicht möglich sey, sich anderweitig zu vermiethen. Für die Frage, wann man sagen könne, das Schiff sey abgegangen, und die Leute müssen ihre volle Gage haben, giebt es keine andre Antwort, als die, sobald das Schiff abgesegelt, und sich von seinem Hafen entfernt hat, ist es abgegangen. Ein bloßes Hinauslegen aus dem Hafen, ein bloßes Hawlen auf den Strom kann diese Wirkung nicht haben. Willkührlich dagegen und unhaltbar ist die Behauptung [4]), daß dies erst eintrete, wenn ein Schiff mindestens vier und zwanzig Stunden unter Wegs war. Doch muß man, allgemeinen Grundsätzen zufolge, behaupten, daß dieses Recht der Seeleute nur Statt finde, wenn die Rheder oder der Schiffer freywillig von der Reise abstehen, oder wenn sie es verschulden, daß sie nicht vollendet werden kann. Aus dem letzten Grunde scheint mir das englische Princip, nach welchem der Seemann keine Gage erhält, wenn die Reise unterbleibt, weil das Schiff untüchtig befunden wird, See zu halten (not seaworthy), falsch zu seyn [5]).

Wird dagegen die Reise rückgängig, weil ein Zufall eintrat, der sie verhinderte, so sind mehrere Fälle denkbar, die von einander geschieden werden müssen:

1) Traf der Zufall die Person des Rheders oder des Schiffers, so hat der Seemann seinen Lohn nach Maßgabe des so eben erörten zu erhalten [6]).

2) Traf dagegen der Zufall die Person des Seemanns, so erhält er keinen Lohn [7]). Doch ist unter denjenigen Zufällen, welche

---

4) Die u. a. *Valin.* sur l'art 3 et 10 de l'ordonnance tit. de l'engagement et des loyer (III. 4.) und nach diesem *Boulay-Paty* cours II. p. 198. aufstellen.

5) Dieß Princip wurde in England ausgesprochen in Eaken c. Thom vergl. *Holt.* system I. p. 449.

6) L. 19. §. 9. D. locati (19. 2.) L. 38. eod.

7) L. 15. §. 6. D. eod. (19. 2).

diese Wirkung haben, die unverschuldete Krankheit desselben nicht begriffen. Es ist bekanntlich bestritten, welche Wirkung nach Römischem Rechte die Krankheit eines Dienstboten in dieser Hinsicht habe [8]). Die alten Seegesetze aber wollen, daß dem an Bord erkrankten Matrosen sein Lohn bezahlt werde; den, wenn er starb, selbst seine Erben erhalten [9]); wiewohl in letzterer Hinsicht in einigen Gesetzen ein Unterschied gemacht wird, so daß die Erben nur die Hälfte des Lohns erhalten, wenn er auf der Ausreise stirbt, aber den ganzen, wenn dieß auf der Rückreise geschieht [10]); wobey das Consulat ihnen selbst nur den vierten Theil bewilligt, wenn er vor der Abreise starb, und bey einem monatweise gemietheten Matrosen selbst nur die Gage für die Zeit, während der er wirklich gedient hat, zugesteht [11]). Daß die Krankheit nicht eine solche seyn dürfe, die der Seemann sich muthwilliger Weise selbst zugezogen, versteht sich nach dem oben (§. 398.) gesagten von selbst. Dabey entsteht die Frage, wenn die Reise von höherer Hand verhindert wird, wie z. B. wenn ein Handelsverbot, ein Embargo, Blockade ꝛc. eintritt, wer trägt dann den Zufall? Man kann, wenn nur nicht gerade die Persönlichkeit der Partheien ins Spiel kommt, sondern eine allgemeine Maßregel vorliegt, nicht gerade behaupten, daß in diesem Falle der Zufall sich in der Person der Rheder ereigne. Auch von einem Zufalle, der die Sache, nämlich das Schiff trifft, kann in den vorausgesetzten Fällen nicht die Rede seyn. Vielmehr ist die höhere Ge-

---

[8]) Vergl. *Leyser* med. ad. Π, Sp. 212. med. 5. *Rommel* Rhaps II. obs. 332. Struben rechtl. Bedenken. Thl. III. Bd. 69. Overbeck Meditationen Bd. 6. No. 342. *Wernher* lect. comm. in pand. ad tit. 2. L. 19. §. 8.

[9]) Oleron. Seer. Art. 7. Wisbuy Seer. Art. 19. Hanseat. Seerecht Tit. XIV. Art. 2. Placaet Filips II. Tit. van Schiplieden. Art. 16. Rotterd. Ordn. Art. 248. Consolato del mare cap. 125.

[10]) Ordonnantje Karels V. 1551. Art. 29. Placaet Filips II. a. a. O. Art. 17. Consolato del mare cap. 126. Preuß. Seer. 1727. Cap. IV. Art. 42.

[11]) Consolato del mare cap. 127.

walt hier von der Art, daß sie sowohl Rheder wie Schiffsvolk trifft. Es hat daher jeder von ihnen darunter zu leiden. Die Folge davon ist dann, daß das Schiffsvolk keine Gage erhält. Von Gesetzen ist das französische Recht zu bemerken, welches diesen Fall erwähnt, und ihn eben so bestimmt [12]). Doch versteht es sich, daß das Schiffsvolk seine Gage für die Zeit, die es wirklich im Dienste des Schiffes zugebracht hat, erhalten muß, weshalb denn auch ein Anhalten des Schiffes durch höhere Gewalt in fremdem Lande an sich den Seeleuten ihren Anspruch auf ihre volle Gage nicht nimmt, wenn sie auf demselben bleiben. Daher erhalten denn diejenigen, die sich für die Reise vermiethet hatten, die stipulirte Summe, die monatweise engagirten aber den monatlichen Lohn für die Zeit, die sie im Schiffe bleiben, und es ist eine, nicht zu rechtfertigende, Willkühr, wenn das französische Recht den letzteren für die Zeit des Aufenthalts nur halbe Gage ertheilt, da der Grund, daß sie nicht die ganze Arbeit eines Seemannes verrichten [13]) wohl schwerlich Stich halten möchte.

Eine Veränderung der Reise kann dem Schiffsvolke seine Rechte nicht nehmen. Vielmehr können sie die Erfüllung ihres Contractes verlangen.

1) Wird daher die Reise willkührlich abgekürzt, d. h. geht das Schiff nach der freiwilligen Bestimmung der Rheder oder des Schiffers [14]) nach einem näheren Hafen, so müssen die Schiffsleute nichts desto weniger ihren vollen Lohn haben, sie sind aber auch verbunden, bey dem Schiffe zu bleiben und es nach Hause zurückzubringen [15]).

---

12) Ordonnance de la marine tit. de l'engagement et des loyers (III. 4.) Art. 4. 5. Code de comm. art. 254. S. jedoch auch Preuß. Seer. 1727. Cap. IV. Art. 14.

13) Siehe überhaupt *Pothier* l. c. n. 82. *Valin* sur l'art. 5. cit. de l'ord. *Boulay-Paty* l. c. II. p. 208. — Vergl. auch Preuß. Seer. 1727. Cap. IV. Art. 14.

14) *Delvincourt* inst. de dr. comm. II. p. 212. *Locré* esprit du c. d. c. sur l'art 256. *Valin* ad art. 6. tit. cit. *Boulay-Paty* l. c. II. p. 215.

15) Oleron. Seer. Art. 19.

2) Wird die Reise verlängert, d. h. geht das Schiff nach einem entfernteren Orte, so ist

a) Hinsichtlich der monatweise gemietheten Seeleute alles klar. Diese erhalten ja ihren Lohn nach Masgabe der Zeit, die sie im Schiffe sind.

b) Hinsichtlich der für die Reise gemietheten dagegen ist zu unterscheiden:

aa) Die Verlängerung der Reise geschah freiwillig. Dann haben sie das Recht eine Verbesserung ihrer Gage zu fordern, deren Größe sich nach dem Verhältniß der Verlängerung zu der ursprünglich beabsichtigten Reise bestimmt [16]).

bb) Oder sie ist eine gezwungene, z. B. der Bestimmungshafen ist in Blocade-Zustand. Dann müssen sie eben sowohl die höhere Gewalt tragen, wie Schiffer und Rheder, und erhalten keine Verbesserung ihrer Gage [17]). Nach dem Consulat dagegen kommt dem Schiffsvolk bey veränderter Reise unbedingt in dem Falle eine Verbesserung zu, wenn der Schiffer sich in der Fracht verbessert, die Veränderung mag freiwillig oder gezwungen seyn [18]).

Ehedem war es üblich, daß den Matrosen ausser ihrer Gage eine gewisse Führung frey stand; d. h. es mußte ihnen ein gewisser Raum im Schiffe gelassen werden, in welchem sie Güter verladen konnten. Diese Führung, die in alten Zeiten so sehr gebräuchlich gewesen ist, daß unsre Rechtsquellen fast sämmtlich sie überall voraussetzen [19]), ist jetzt, was das Schiffsvolk betrifft, wohl so ziemlich abgekommen. Wo sie aber vorkäme, müßte sie

---

16) Wisbuy Seer. Art. 32. Hanseat. Seer. Tit. IV. Art. 20. 21. Ordn. Carls V. 1551. Art. 12. Placaet Filips II. Tit. van Schiplieden Art. 5. Rotterd. Ord. Art. 202.

17) Rotterd. Ordn. Art. 203. ff. Preuß. Seer. 1727. Cap. IV. Art. 9.

18) Consolato del mare cap. 141.

19) Oleron. Seer. Art. 8. Wisbuy Seer. Art. 30. 32. Hanseat. Seern 1591. Art. 53. 1614. Tit. XIII. Placaet Filips II. Tit. van Schiplieden Art. 15. Consolato del mare cap. 128.

nach den Grundsätzen von der Gage beurtheilt werden, da sie in der That nichts anders ist, als ein Theil der Gage, oder wenn man lieber will, die Stelle der Gage vertritt. Die alten Rechtsquellen scheinen jedoch die eigentliche Führung als eine Vergünstigung des Schiffsvolkes ansehen, und sie von derjenigen, die sie Statt der Gage erhalten, trennen zu wollen. Daher die Bestimmung, daß das Schiffsvolk sich erklären solle, ob sie ihre Gage in Geld oder in einem ihnen im Schiffe einzuräumenden Platze haben wolle [20]). Die eigentliche Führung dagegen bestand dann in einem kleinen Raume, in welchem sie etwa dasjenige lassen konnten, was sie für die ihnen vorgestreckte Gage ankaufen konnten, was aber ein gewisses Maaß nicht überschreiten durfte [21]). Sie mußten aber ihre Führung selbst laden und durften den Raum nicht an andre verfrachten. Dabey war der Schiffer nicht verbunden, auf sie zu warten, sondern sie mußten sie an das Schiff bringen, ehe dieses anfing zu laden [22]). Jetzt dagegen muß man annehmen, daß die Führung nur Statt finde, wenn sie dem Schiffsvolke contractmäßig zugestanden ist; wiewohl ich der Meinung bin, daß ihnen auch jetzt noch frey stehen müsse, so viel an Waaren mitzunehmen, als sie in ihrer Koje (dem Platz eines jeden im Volkslogis) lassen können; wenn sie nur keine in dem Bestimmungshafen verbotene Güter mitnehmen [23]). Erhalten sie vertragsmäßig mehr frey, so ist ihnen ein Platz dazu anzuweisen, und sie haben die eingeladenen Güter in das Manifest aufnehmen zu lassen, nach der Disposition des Consulats bey Strafe des Verlustes derselben [24]). Diese Führung der Seeleute hat zu einem Vertrage Veranlassung gegeben, den die Franzosen contract de

---

20) S. die in der vor. Note angef. Ges. und Oleron Seer. Art. 16.

21) Vergl. Consolato del mare cap. 128. Hanseat. Seer. Tit. XIII. Art. 6.

22) Consolato del mare cap. 130. 131.

23) Vergl. auch Preuß. Seer. 1727. Cap. IV. Art. 39. — Auch *Pothier* l. c. n. 225.

24) Consolato del mare cap. 128.

pacotille nennen [25]). Das Wesen desselben besteht darin, daß dem Schiffer oder einem aus dem Volke eine kleine Quantität von Waaren mitgegeben wird, um sie an dem Bestimmungsorte für Rechnung des Gebers (donneur à pacotille) zu verkaufen. In so fern die Quantität nur das Maaß der Führung nicht überschreitet, oder der Seemann sie in seiner Kiste oder Koje lassen kann, oder in so fern er, wenn er keine Führung hat, mit Einwilligung des Schiffers, letzterer mit Wissen der Rhederey ladet, muß man diesen Vertrag zu den erlaubten zählen. Doch versteht es sich, daß derselbe keine andre, strafbare, Handlungen involviren dürfe. Der Nehmer (preneur à pacotille) wird bey diesem Vertrage förmlich Commissionair des Gebers. Er hat also alle Pflichten eines solchen bey dem Verkaufe und bey der Uebermachung der Retouren zu beobachten, und nach Beendigung des Geschäftes Rechnung abzulegen [26]), ohne daß es in seinen Pflichten etwas ändert, wenn er auch das Geschäft auf gemeinschaftliche Rechnung macht. Hier ist er zwar Socius, er bleibt aber nichts desto weniger zugleich Factor oder Commissionair. In Hamburg nennt man es dem Schiffer eine Consignation machen, wenn, was das häufigste ist, der Vertrag mit diesem geschlossen ist.

§. 401. Fortsetzung.

Verhaftung von Schiff und Fracht für die Gage.

Bedingung nnter der das Schiffsvolk seine Gage verdient hat, ist immer Erreichung seines Zweckes, also im Allgemeinen Frachtverdienst. Danach sollte man behaupten, daß dasselbe keine Hauer erhalte, wenn das Schiff durch höhere Gewalt verhindert werde, Fracht zu machen, und dieses Princip wird noch in England befolgt. Allein in anderen Ländern hat längst eine gedoppelte Rücksicht eine andre Ansicht eingeführt. Zwar ist auch

---

25) Vergl. *Valin* sur l'art 2. de l'ordonnance tit. des loyers (III. 4.) *Roulay-Paty* cours II. p. 190.

26) Wegen des Speciellen muß hier auf den allgemeinen Theil Band I S. 249. ff. verwiesen werden.

in den alten Gesetzen, besonders im Consulat [1]) das Grundprincip, daß Volkshauer aus der Fracht bezahlt werden solle, deutlich zu erkennen. Theils aber die Idee, daß eine schreiende Unbilligkeit darin liege, wenn das Schiffsvolk für seine saure Arbeit keine Bezahlung erhalte, theils die Absicht dasselbe zu größerem Fleiße beym Bergen aufzumuntern, hat schon in den ältesten Rechtsquellen die Bestimmung in's Leben gerufen, daß ihnen das Schiff und die Fracht als specielles Unterpfand für ihre Gage hafte, sie aber keinen Anspruch haben, wenn beydes nicht existirt [2])

Daraus folgt, daß Schiff und Fracht verloren seyn müssen, ehe man dem Schiffsvolke, in welchem hier die Offiziere und der Schiffer einbegriffen werden, seine Gage absprechen kann. Wird daher das Schiff oder die Ladung geborgen, so haben sie im ersteren Falle aus dem Schiffe, im letzteren aus der Fracht ihre Bezahlung zu fordern, so weit das eine oder das andere reicht. Dabey ist zu bemerken: Der Anspruch des Schiffsvolks geht jedem, auch dem privilegirtesten vor, wenn auch nur „ein Nagel vom Schiffe gerettet worden" [3]). Nur ist nach den (Note 2) angeführten Gesetzen der Anspruch des Volkes an die Bedingung geknüpt, daß sie dem Schiffer fleißig und treulich beym Bergen geholfen haben. Auf eine Verweigerung ihrer Hülfe steht danach Verlust der Gage, die dann wohl denjenigen accrescirt, die ihre Schuldigkeit gethan haben, d. h. ihr Antheil kommt dann den Uebrigen zu Gute, wenn diese aus dem Geborgenen nicht zum Vollen befriedigt werden können [4]). Das Privilegium steht aber unbedingt nur denjenigen zu, die für wirkliche Gage fahren, also

---

1) Consolato del mare cap. 136.

2) Oleron Seer. Art. 3. Wisbuy Seer. Art. 15. Hanseat. Seer. Tit. IV. Art. 29. Tit. IX. Art. 5. Verordn. Peters von Arragon von 1340. Rotterd. Ordn. Art. 150. ff. Preuß. Seer. 1727. Cap. IV Art. 9 — 11. Consolato del mare cap. 135.

3) Consolato del mare cap. 135.

4) Dieß scheint mir, da die alten Rechtsquellen die Bedingung unbeschränkt aufstellen, richtiger als die Meinung Pothiers, der a. a. O. No. 187. denen, die geborgen haben, ein bloßes Vorzugsrecht einräumen will.

die nach Monaten, Meilen oder für die Reise engagirt sind. Diejenigen, die auf einen Antheil am Gewinn oder an der Fracht fahren, theilen unbedingt das Schicksal des Schiffes; theils schon nach der Natur ihres Contractes, theils weil sie mit den Eignern in einer Art von Societätsverhältnisse stehen.

Einem gänzlichen Verlust des Schiffes ist der Fall gleich zu achten, wenn ein Schiff von Seeräubern oder vom Feinde genommen wird. Doch ist dieß auch nur in dem Falle anzunehmen, wenn das Schiff dadurch dem Eigner gänzlich verloren wird. Wird daher ein aufgebrachtes Schiff frey gegeben, oder wird die Ladung frey gesprochen und für diese Fracht bezahlt, so muß auch dem Schiffsvolke seine Gage werden [5]).

Auf keinen Fall aber kann man dem Schiffsvolke zumuthen, daß es dasjenige zurückgebe, was es einmal auf seine Gage erhalten hat. Denn was ihnen etwa im Voraus bezahlt wurde, erhielten sie als die Bezahlung für eine wirkliche Forderung, und es kann keinen Unterschied machen, ob sie es vor oder nach Verfall erhielten. Doch ist dieser Grundsatz auf die wirklich verdiente Gage zu beschränken, so daß sie also zurückgeben müssen, was sie mehr erhielten, als ihnen für ihre Dienste zukommt. Es hat nämlich der Seemann unbedingt seine Gage nur für die Zeit seines Dienstes zu fordern, keineswegs aber für die ganze Reise. Er erhält daher seine Gage nur bis zu dem Tage, da das Schiff verunglückt. Jedoch gebührt ihm eine Vergütung auch für die Zeit die er zur Rettung des Schiffes, im Nothhafen ꝛc. in dessen Angelegenheiten arbeitete. Eine Frage die bey dieser Materie entsteht, ist die: Wenn ein Schiff glücklich im Bestimmungshafen ankommt, und Fracht einnimmt, aber auf der Rückreise verunglückt, haben dann die Seeleute nicht wenigstens die Gage für die Ausreise zu fordern? Die französischen Schriftsteller, die diese Frage aufwerfen, haben zum Theil seltsame Ideen aufgestellt [6]). Man

---

[5]) Vergl. unter andern Preuß. Seer. 1727. Cap. IV. §. 10.

[6]) Vergl. *Valin* l. c. sur l'nrt 8. tit. des loyers (III. 4.) *Emerigon* l. c. II. ch. 17. sect. 11. §. 2. *Delaporte* sur l'art 258. du code

muß die Frage aber wohl dahin beantworten: Da die Fracht zunächst derjenige Gegenstand ist, aus welchem die Gage bezahlt werden muß, so hat der Matrose unbedenklich seine Hauer zu empfangen, wenn für die Ausreise an dem Bestimmungsorte Fracht bezahlt wurde. Denn seine Gage war hier verdient, und wenn sie nach seinem Contracte, oder nach gesetzlicher Bestimmung erst nach seiner Rückkehr in den Ausgangshafen ihm ausbezahlt wird, so kann das seine übrigen wohlerworbenen Rechte nicht verändern. Doch haben sie dann auch natürlich an diese Fracht ein Recht nur bis zum Belaufe ihrer Gage für die Ausreise, und verlieren die für die Zurückreise durch den Untergang des Schiffes, ungeachtet jene erste Reise gerettet worden [7]). Gleichgültig ist es dabey denn auch, ob wirklich Fracht eingenommen wurde, oder ob es nur so anzusehen ist, als sey sie verdient; welches letztere dann der Fall ist, wenn die Rhederey selbst das Schiff belud, und also in ihrer Eigenschaft als Befrachter sich selbst als Rhedern die Fracht schuldig wurde. Auch macht es keinen Unterschied, wenn die Fracht sonst verloren ging, dem Schiffsvolke genügt es, wenn sie verdient wurde. Nur wenn die Fracht erweislich dazu verwendet wurde, einen Schaden auszubessern, den das Schiff auf der Ausreise erlitt, ließe sich vielleicht eine Ausnahme machen, weil dieß schon ein theilweiser Verlust des Schiffes gewesen wäre, und die Fracht gerade dazu verwendet wurde, dasselbe wieder herzustellen.

Im Falle glücklicher Ankunft haftet dem Schiffsvolke jedoch nur die Fracht von dieser Reise. Das Schiff dagegen ist ihnen unbedingt verbunden. Wenn jedoch das Schiff nachher eine oder

---

de commerce. Am gehaltlosesten ist die Idee von *Delvincourt* institutes II. p. 242. der in diesem Falle dem Schiffsvolke die Hälfte seiner Gage zugestehen will. Zögen die Franzosen nicht überall ein glänzendes Raisonnement einer gründlichen Prüfung vor, so hätten sie das Consulat nicht übersehen.

7) Nicht gerade dieses, aber etwas ähnliches enthalt Consolato del mare cap. 135.

mehrere Reisen macht, so muß man denjenigen Seeleuten einen Vorzug einräumen, die die letzte Reise mit demselben gemacht haben. Diejenigen, die ihre Gage für frühere Reisen nicht beygetrieben, behalten zwar während der ganzen Verjährungszeit ihren persönlichen Anspruch an die Rhederey. An die Fracht für die späteren Reisen können sie jedoch nie, und an das Schiff erst dann einen Anspruch geltend machen, wenn die Seeleute von der letzten Reise befriedigt, und andre während derselben Reise entstandene Forderungen berichtigt sind. Mehrere von verschiedenen früheren Reisen gehen zu gleichen Theilen.

§. 402. Besondre Privilegien des Schiffsvolks.

Außer dem (§. 401) bereits erwähnten speciellen Rechte an das Schiff für ihre Gage, haben die Schiffsleute noch einige besondre Rechte, die hier kurz anzuführen sind.

1) Nicht sowohl eigentlich Privilegium des Schiffsvolks, als vielmehr ein der Schiffahrt überhaupt eingeräumtes Recht ist in dem Grundsatze enthalten, daß Schiffer und Schiffsleute, die sich am Bord eines segelfertigen Schiffes befinden, nicht wegen Schulden arretirt werden dürfen [1]). Der Handel darf nicht darunter leiden, daß aus einem Schiffe die zur Reise erforderliche Mannschaft genommen werde. Das Recht versteht sich daher, sobald ein Schiff mit Einnahme seiner Ladung beschäftigt ist; denn nun ist vorauszusetzen, daß die Equipage complet sey, und es läßt sich nicht mehr annehmen, daß der Schiffer leicht einen andern in die Stelle eines abgegangenen Matrosen erhalten könne. Aus gleichen Gründen muß man behaupten, daß das Recht bey fremden Schiffen überhaupt gelte, da von keinem Schiffer zu verlangen

---

[1]) Wisbuy Seer. Art. 6. Placaet Filips II. Tit. van Schiplieden Art. 20. Rotterd. Ordn. Art. 193. Preuß. Seer. Art, 43. Vergl. auch *Kuricke* resolut. quaest. illustr. qu. 27. (Heineccii fasciculus p. 885. sqq.) Consolato del mare cap. 275. Die Ordonnance de la marine, art. 14. tit. du capitnine nimmt Schulden aus, die wegen der bevorstehenden Reise gemacht sind.

ist, daß er außer Landes sich nach einer neuen Equipage umsehe. Deshalb ist auch in manchen Ländern das Creditgeben an Matrosen gänzlich untersagt. Da aber die Sicherheit des Staates jeder andern Rücksicht vorgeht, so läßt sich dieser Grundsatz auf die Verhaftung wegen Verbrechen nicht ausdehnen.

4) Auch die Volkshauer kann nach manchen Gesetzen nicht mit Arrest belegt werden. Es ist dies im Grunde nur das Recht, welches überhaupt dem Liedlohn in einigen Gesetzen zugestanden ist.

3) Ferner pflegt man dem Schiffsvolke Freiheit vom Zolle für ihre Güter zuzugestehen. Doch ist dieses Vorrecht wohl auf ihre Führung zu beschränken und gegeben, weil diese als Theil ihrer Gage angesehen wird. Verladen sie daher außerdem Güter in dem Schiffe, so ist davon der Zoll zu entrichten, wie von allen andern Gütern.

4) Eine besondre Erwähnung verdienen noch die Sterbefälle auf der Reise. Daß und in wie weit den Erben eines verstorbenen Seemannes seine Gage bezahlt werden müsse, ist bereits (§. 400) erörtert. Hier ist nur zu erwähnen, daß man, nach der Doctrin, den Seeleuten das Recht einräumt, ein militairisches Testament zu machen [2]), obgleich das Gesetz [3]), aus welchem dieses Recht hergeleitet ist, es nicht enthält, da es von den Leuten auf der Flotte, also von Seeleuten, die im Dienste des Staats stehen, redet. Will man aber das Gesetz einmal ausdehnen, so darf man dieses Recht nicht darauf beschränken, daß dem Seemann alle Formalitäten des feierlichen Testaments erlassen werden, sondern man muß ihm auch die übrigen Vorrechte des militairischen Testaments einräumen, so weit überhaupt heutiges Tages die exorbitanten Vorschriften des Römischen Rechtes angewendet werden können. Bemerkenswerth ist es, daß sich eine Spur von der Lehre des Römischen Rechtes, welches den Solda-

---

2) *Loccenius* de jure marit. Lib. III. cap. 1. §. 5. 6. Jacobsen a. a. O. S. 178. *van Hall* l. c. p. 176.

3) L. 1. D. de bonor. poss. ex test. milit. (37. 13.).

ten gestattet, in dem militairischen Testamente ihre Notherben zu übergehen, in dem Consulate wiederfindet, welches befiehlt, daß demjenigen, dem der Seemann seinen Nachlaß bestimmte, derselbe ausgehändigt werde, und erst dann seiner Frau und seinen Kindern zu geben ist, wenn er keine solche Disposition hinterließ [4]).

Die Lehre von dem militairischen Testamente gehört ins Erbrecht, hier möge nur die Bemerkung stehen, daß, so wie das formlose Testament derjenigen, die, ohne wirkliche Lienienfoldaten zu seyn, ein solches machen dürfen, denen also ein solches Recht nur ex analogia beygelegt ist, nur dann gilt, wenn sie, wie sie es machten, im Felde standen und in diesem Feldzuge umkamen [5]), auch das Testament des Seemanns nur Wirkung haben kann, wenn er es auf der Reise macht, und während derselben Reise umkommt.

Uebrigens kann man es zwar einem Schiffer keinesweges zumuthen, daß er auf einer Reise von längerer Dauer den Leichnam eines, an Bord verstorbenen, Matrosen mit sich führe, aber es ist demungeachtet eine unrichtige Idee, wenn man ihn befugt hält, ihn nun ohne weiteres über Bord zu werfen. — Vielmehr ist es die Pflicht des Schiffers, wo es irgend angeht, also z. B. wo der Bestimmungsort nicht sehr entfernt mehr ist, den Verstorbenen mit ans Land zu bringen, und ihm hier ein „ehrliches Begräbniß" angedeihen zu lassen. Wo dieß aber nicht angeht, da muß er ihn freilich ins Meer werfen, allein man sollte ihm dabey keinesweges alles religiöse Ceremoniell erlassen, wenn man auch die Vorschrift Philipps des zweyten, daß er dem Abgeschiedenen in dem vorausgesetzten Falle den „kirchlichen Dienst" erweisen solle [6]), die bey

---

4) Consolato del mare cap. 125.

5) L. 44. D. de test. milit. (29. 1.) L. 1. D. de bonor. poss. ex test. milit. (37. 13.) Das Recht auf den Fall zu beschränken, da der Soldat sich in Feindes Land befindet, wie Thibaut System §. 705. will, ist wegen der klaren Worte des pr. und §. 1. Inst. de test. milit. (2. 11.) falsch; da dieses Gesetz keinen Unterschied macht, und der Ausdruck in hosticolo in den L. 44. cit. durch in procinctu erläutert wird.

6) Placaet Filips II. Tit. van Schiplieden Art. 18. vergl. Ordn. Carls V.

Protestanten leere Mummerey geböte, darauf beschränken will, daß der Katolik seinem verstorbenen Glaubensgenossen Seelenmessen lesen lassen solle.

Noch ist des Rechtes des übrigen Schiffsvolkes zu erwähnen, wenn einer aus ihrer Mitte starb. Es soll nämlich, wenn der Verstorbene unbeerbt ist, sein Nachlaß nicht, wie in andern Fällen, dem Fiscus zufallen, sondern den übrigen Seeleuten, mit denen er zusammen diente [7]).

§. 403. Von Verbrechen der Seeleute. [1]).

Die Verbrechen der Seeleute sind theils solche, die in keiner Beziehung auf das Schiff oder ihre Verbindung mit demselben stehen, und also von einem jeden begangen werden können, theils solche, die zwar auch nicht ihrer Handthierung eigenthümlich sind, die aber, im Schiffe oder in Beziehung zu demselben begangen, schärfer bestraft werden als sonst, theils endlich solche, die nur von Seeleuten begangen werden, also eigentliche Verbrechen der Seeleute genannt werden können.

Die erstere Art hat nichts besonderes. Zu der zweyten Art möchten Schiffsdiebstahl, Tödtung und Mord an einem Cameraden zu rechnen seyn. Diese sind mit der ordentlichen Strafe des Diebstahls, Mordes und der Tödtung zu belegen, zu der, nach Beschaffenheit der Umstände ein Zusatz hinzukommt. Doch ist der Diebstahl an Schiffbrüchigen Gütern, Schiffsgeräthen ꝛc. ein eigen-

---

1551. Art. 30. — In Fällen dieser Art verbittet man sich billig alle Philosophie. Welchen Werth die meisten Menschen auf ein ehrliches Begräbniß legen, ist bekannt, und es reicht gewiß zum Troste der Hinterbliebenen eines Seemannes, wenn sie hören, daß er am Lande ordentlich begraben, oder doch wenigstens nicht ohne alle Feierlichkeit ins Meer geworfen ist.

7) L. 1. C. de heredit. decurion. (6. 62.)

1) Ueberh. S. F. *Willenberg* de delictis maritimis Gedan. 1721. und zusammen mit dessen Tractat de excuss. marit. eod. 1726. *van Hall* de magistro navis II. p. 169. sqq.

thümliches Verbrechen, auf welches oft Todesstrafe gesetzt ist [2]). Auch der Seeraub ist nur eine Unterart des Straßenraubes, und wird mit der auf diesen gesetzten Strafe belegt; jedoch wegen der größeren Kühnheit des Seeräubers mit einer geschärfteren.

Von eigentlichen Seeverbrechen bemerke man:

Eigenthümliche Seeverbrechen, entweder ihrer Natur nach, oder weil die Gesetze sie als solche betrachten, sind:

1) Desertion. Entläuft ein Seemann dem Schiffer, nachdem er einen Theil seiner Gage empfangen hat, so soll er nach einigen der alten Seegesetze mit dem Tode bestraft werden, wenigstens wenn Schaden daraus entsteht, oder das Schiff bleibt [3]). Andre setzen überhaupt, oder wenigstens in dem Fall, da kein Schade entsteht, willkührliche Strafe darauf, und das Hanseatische Seerecht will, daß dem Deserteur ein Bootshaken in die Wange gebrannt werde [4]).

2) Thätliche Beleidigungen der Matrosen. Wörtliche Injurien, besonders einen andern lügen heißen, ist in der Regel mit einem Abzug an der Gage verpönt [5]); wer aber auf den andern das Messer zieht, und ihn verwundet, wird criminell, selbst am Leben, gestraft [6]).

3) Weigerung zu bergen. Wer im Nothfall sich weigert an den Arbeiten zur Bergung Theil zu nehmen, wird willkührlich, mit Leibes- und Gefängnißstrafen belegt, wer sich weigert, das Schiff gegen Räuber zu vertheidigen, wird ebenfalls schwer, nach

---

2) Placaet Filips II. Tit. van Schipbrekinghe. Art. 13. Rotterd. Ordn. Art. 152. Preuß. Seer. 1727. Cap. IX. Art. 33.

3) Ohne den letzten Zusatz: Wisbuy Seer. Art. 61. Ordn. Carls V. 1551. Art. 6. Placaet Filips II. Tit. van Schiplieden Art. 2. Vergl. Rotterd. Ordn. Art. 201. Hanseat. Seer. Tit. IV. Art. 18.

4) Hanseat. Seer. a. a. O. Art. 25. Placaet Filips II. und Rotterd. Ordn. ll. cc. Preuß. Seer. 1727. Cap. IV. Art. 23. Consolato del mare cap. 102. 103. 265.

5) Oleron. Seerecht Art. 12. Wisbuy Seer. Art. 24. Placaet Filip II. Art. 4. Tit. van Schipskeuren.

6) Ordn. Carls V. Art. 23. Placaet Filips II. a. a. O.

einigen Seerechten mit Infamie bestraft, auch wohl des Landes verwiesen [7]).

4) Widersetzlichkeit gegen den Schiffer. Wer dem Schiffer nicht gehorcht, wer seine Speise verachtet, oder wegwirft u. dgl. ist in der Regel mit Geldstrafen zu belegen, wer sich in Worten oder Handlungen ihm widersetzt, körperlich zu bestrafen, selbst bis zum Tode, oder mit Aussetzung ans Land [8]).

5) Rebellion des Schiffsvolks gegen den Schiffer. Wer sich an dem Schiffer vergreift, oder ihm Gewalt anthut, wird körperlich, mit Geißelung oder Aussetzung ans Land, nach dem Consulat aber derjenige, der die Waffen gegen den Schiffer erhebt, oder ihn schlägt, willkührlich als Meineidiger und Verräther bestraft [9]). Eine förmliche Meuterey dagegen, d. h. wenn die Schiffsleute unter einander sich gegen den Schiffer verschwören, oder gemeinschaftliche Sache gegen ihn machen, wird mit schwerer körperlicher Strafe, bis zur Todesstrafe geahndet [10]). Dahin gehört auch der Fall, da sie das Schiff wider den Willen des Schiffers in einen andern als den Bestimmungshafen führen.

6) Wegsetzung des Schiffes. Darunter ist diejenige Handlung des Schiffers oder Schiffsvolks zu verstehen, durch welche derselbe das Schiff ganz oder theilweise zerstört. Der Begriff ist also vorhanden, wenn er es auf den Strand setzt, verbrennt, oder ins Meer versenkt. Auf dieses Verbrechen sowohl wie darauf, wenn

7) der Schiffer mit dem Schiffe davon geht, oder es außer

---

[7]) Hanseat. Seer. Tit. IV. Art. 28. 29. Placaet Filips II. Tit. van Schipskeuren Art. 1. Rotterd. Ordn. Art. 221. Preuß. Seer. 1727. Cap. IV. Art. 33. Cap. IX. Art. 1.

[8]) Hanseat. Seer. Tit. IV. Art. 6. Ordn. Carls V. 1551. Art. 2. Placaet Filips II. Tit. von Schipskeuren Art. 2. Rotterdam. Ordn. Art. 221. 239. ff. Consolato del mare cap. 165.

[9]) Hanseat. Seer. Tit. III. Art. 8. Tit. IV. Art. 26. Ordn. Carls V. 1551. Art. 3. Preuß. Seer. 1727. Cap. IV. Art. 32. Consolato del mare cap. 160. 161.

[10]) Hanseat. Seer. Tit. IV. Art. 27. Preuß. Seer. Cap. IV. Art. 32. Ordn. Carls V. Art. 4. Vergl. Consolato del mare cap. 235.

Landes verkauft, und das Geld für sich behält, oder sein Schiff muthwillig dem Feinde oder Räubern überliefert, steht nach den alten Gesetzen Todesstrafe [11]).

8) Unterschlagung von Victualien oder anvertrauten Gütern. Wenn der Schiffer bey der Abrechnung böslicher Weise etwas verschweigt, oder etwas unterschlägt, soll er mit der Strafe des Diebstahls belegt werden [12]).

9) Der Schiffer, der ohne Noth Geld auf das Schiff aufnimmt, wird willkührlich, jedoch selbst an Leib und Leben gestraft [13]).

Die kleineren Vergehen des Schiffsvolkes, z. B. Ungehorsam gegen seine Befehle bestraft der Schiffer selbst. Da er aber nur mäßig züchtigen kann, so muß er, in allen Fällen, in welchen eine schärfere Strafe eintreten soll, sich bey seiner Ankunft am Bestimmungsort an die Obrigkeit wenden, damit diese die Strafe bestimme und vollziehe. Nur die Strafe des Aussetzens kann er selbst vollziehen, weil sie nicht bloß die Natur der Strafe hat, sondern auch Sicherungsmaßregel ist, und es in der Natur derselben liegt, daß sie sogleich vollzogen werde. Beging der Seemann ein Verbrechen, auf welches eine peinliche Strafe gesetzt ist, so hat der Schiffer das Recht, ihn zu binden, und vorläufig ins Gefängniß zu setzen, und die übrigen Schiffsleute sind verbunden, den Verbrecher zu ergreifen, nach dem Consulat bey Verlust ihrer Gage und Führung [14]).

Dabey aber dürfte zu bemerken seyn, daß jetzt ein großer Theil der angegebenen Strafen schwerlich mehr zur Anwendung kommen würde. Vielmehr würden heutiges Tages die meisten Seeverbrechen mit derjenigen Strafe belegt werden, die für ähnliche am Lande begangene Verbrechen bestimmt sind; und zwar

---

11) Hanseat. Seer. Tit. III. Art. 16. Preuß. Seer. Cap. III. Art. 36. Siehe auch Consolato del mare cap. 153.

12) Hanseat. Seer. Tit. XII. Art. 3. Preuß. Seer. Cap. III. Art. 38. Consolato del mare cap. 237.

13) Hanseat. Seer. Tit. VI. Art. 3. Rotterd. Ordn. Art. 135.

14) Consolato del mare cap. 160.

den Umständen nach bald mit der schärferen, bald mit der milderen. Besonders kommen wohl die eigenthümlichen Seestrafen höchstens noch hin und wieder auf Kriegsschiffen als Disciplinarstrafen vor. Dahin gehört das Kielholen, wo einer an einem Stricke unter dem Schiffe durchgezogen wird; das Untertauchen; das Springen von der Raa; das Bord-Arsen, wo einer wiederholt an dem Mast aufgewunden, und so heruntergelassen wird, daß er mit dem Hintertheil an die Seiten des Schiffs schlägt, oder aufs Verdeck fällt; das Hauen mit dem nassen Seile; das Begießen mit Wasser; das Einbrennen eines Bootshakens; das Anheften an den Mast, wo die Hand des Verbrechers mit einem Messer durchbohrt an den Mast geheftet und er nun gezwungen wird, die Hand zurückzuziehen und also durchzuschneiden; das Aufhängen an dem Mast u. a. m.

§ 404. Verbindlichkeit der Rheder und des Schiffers aus den Handlungen des Schiffsvolks.

Noch entsteht die Frage, wie weit die Handlungen der Seeleute den Schiffer gegen seine Rheder verbinden, und wie weit dritte Personen Rechte aus denselben gegen Schiffer und Rhederey erwerben können?

I. Vor allen Dingen scheint es, als ob die Handlungen der Seeleute, durch welche die Rhederey oder das Schiff benachtheiligt wird, den Schiffer keinen Ansprüchen der Rheder aussetzen könne. Ein Schiffer muß sich nothwendig der Seeleute bedienen, da er ohne deren Hülfe außer Stande ist, sein Amt zu verwalten. Begehen diese Leute nun Versehen oder Verbrechen, so ist das für ihn als einer derjenigen Zufälle anzusehen, die die Rhederey, deren Eigenthum sie trafen, zu tragen hat. Besonders aber muß dies dann gelten, wenn bey der Annahme des Schiffsvolkes die Rhederey zugezogen ist, oder wenn dasselbe unter öffentlicher Autorität angenommen ist. In folgenden Fällen jedoch ist der Schiffer seinen Rhedern verantwortlich:

1) Wenn er den Auftrag zu der Handlung gab, durch welche die Rheder in Schaden gesetzt wurden, oder wenn er, wo es in seiner Macht stand, diese Handlung nicht verhinderte.

2) Wenn er bey der Annahme des Schiffsvolkes den gehörigen Fleiß verabsäumte [1]). Also wenn er untüchtiges, oder betrügerisches und schlechtes Schiffsvolk häuerte, wenn er, wo dergleichen vorgeschrieben, sich die gesetzlichen Beweise ihrer Tüchtigkeit nicht vorlegen ließ, oder von dem unredlichen Character des gemietheten Seemannes Kenntniß hatte. Man kann hieher selbst den Fall rechnen, wenn der Schiffer Schiffsvolk annahm, ohne sich mit den Rhedern darüber zu besprechen, dieses jedoch nur in den Fällen, in welchen Gesetze dies erfordern.

3) Wenn er selbst entweder untüchtig war, das Schiffsvolk zu regieren, oder es an dem erforderlichen Fleiße fehlen ließ [2]).

II. Die Frage, ob die Rhederey uud der Schiffer dritten Personen aus den Handlungen des Schiffsvolks haften, beantwortet sich dahin:

1) Aus Verträgen des Schiffsvolkes haften sie nie, wenn sie nicht Auftrag zu denselben ertheilt haben. Denn das Schiffsvolk ist keinesweges so anzusehen, als habe es ein präsumtives Mandat, es ist also auch kein Grund, durch welchen die Rhederey oder der Schiffer durch dessen Verträge verbunden werden könnte [3]).

2) Aus Versehen und Verbrechen des Schiffsvolkes haften sie dritten Personen nur dann:

a) Wenn es sie entweder unmittelbar bey der Ausrichtung dessen, was es vermöge seiner Stellung zum Schiffe für dasselbe zu arbeiten hatte, beging, und auch hier im Grunde nur, wenn das Verbrechen nicht als selbständige Handlung er-

---

1) Arg. des Hanseat. Seer. Tit. III. Art. 2. Preuß. Seer. 1727; Cap. III. Art. 54. 56.

2) Arg. Oleron. Seer. Art. 12. Wisbuy Seer. Art. 24. 26. Hanseat. Seer. 1591. Art. 48. von 1614. Tit. III. Art. 5.

3) Vergl. auch L. 1. §. 2. de exerc. art. (14. 1.)

scheint, sondern Theil der Handlung war, die es im Dienste des Schiffes verrichtete [4]), eben weil sie diese Handlung im Auftrage der Rhederey oder des Schiffers verrichteten.

b) Wenn sie an der Ladung begangen waren; und zwar wo dieser Fall mit dem sub a zusammenfällt, unbedingt, sonst aber nur, so weit, als die Ladung in Folge eines durch den Schiffer geschlossenen Contractes in das Schiff kam. Denn hier ist nicht das Verhältniß des Schiffsvolks zu dem Rheder oder Schiffer, sondern das receptum der Verpflichtungsgrund [5]). Daher fällt jede Verbindlichkeit auch hier weg, wenn nicht dem Schiffer die Güter anvertraut waren, wie z. B. wenn einer der Seeleute eigenmächtig Waaren ins Schiff bringt, und diese verloren oder geraubt werden. Daher ist es auch gleichgültig, ob ein Schade an den Waaren sich durch die Schuld der Schiffsleute ereignete, oder ob er von einer dritten Person herrührte, das Schiff bleibt immer dafür verantwortlich.

Zunächst wird hier der Schiffer verbunden, und die Rheder, so weit sie ihn zu vertreten haben. Daher haftet ersterer auch mit seiner Person, letztere aber nur mit Schiff und Fracht, eben weil sie aus der Person des Schiffers nicht weiter in Anspruch genommen werden können; wenigstens nach dem heutigen Rechte (§ 384).

Daß den in Anspruch genommenen Rhedern sowohl, wie dem Schiffer der Regreß an denjenigen, der einen Schaden verschuldete, vorbehalten bleibt, so wie daß der dritte gegen den letzteren direct klagen kann, versteht sich von selbst [6]).

§. 405. Particularrechte.

Spanien. — Nach der Ordonnanz von Bilbao ist der Steuermann der nächste im Schiffe nach dem Capitain, und hat

---

[4]) L. 1. §. 2. 10. eod.
[5]) Tit. D. nautae caupones etc. (4. 9.)
[6]) L. 6. §. 4. eod.

die ganze Führung des Schiffes, wenn dieser krank oder abwesend ist [1]). Keiner soll zum Steuermann gemacht werden, der nicht wenigstens 6 Monate die Steuermannskunst theoretisch erlernt hat, darüber ein Attest beibringt, und dann wenigstens zwey Jahre auf verschiedenen Reisen gewesen ist, und zwar mit gehörig examinirten Capitains und Steuerleuten, von denen er ein Zeugniß beybringen muß. Wer diese Eigenschaften besitzt, hat sich bey dem Prior und den Consuln zu melden, die eine oder mehrere Personen ernennen, um ihn zu examiniren, und die ihm, wenn er tüchtig befunden wird, den Titel eines Steuermanns geben. Seine erste Sorge ist die, eine Seekarte, den Compaß, das Log und Log-Glas (corredera con su naveta y minuto) und die übrigen Instrumente, die erforderlich sind, sowohl um die Sonne zu nehmen, als auch um den Lauf des Schiffes zu bestimmen, oder wegen contrairen Windes oder der Nähe der Küste oder aus andern Ursachen zu verändern, an Bord zu bringen [2]). Er soll ein Verzeichniß aller verladenen Waaren mit Beifügung von Marken und Nummern (also ein Ladebuch) führen, und denen, die sie an Bord bringen das Receive darüber geben. Auf jeder Reise hat er ein Buch zu halten, in welches er täglich die Beobachtung der Sonne, die gesegelte Route und Distanz, Länge und Breite, die Winde, das Reefen der Segel, die ihm begegnenden Schiffe, und alles, was sich sonst auf der Reise zuträgt, verzeichnen soll [3]). Der Bootsmann hat die Leitung des Schiffes, wenn während der Reise der Capitain und Steuermann krank würden oder stürben. Daher soll immer ein Man von gutem Leben und Sitten, der der Schiffahrt kundig ist, dazu genommen werden. Ihm liegt die Sorge für den Zubehör des Schiffes, als die Masten, das Tauwerk, die Segel, Anker ꝛc. ob. Fehlt es an dem einen oder andern, so hat er den Capitain zu benachrichtigen, und muß dasjenige, was er

---

[1]) Ordenanzas de *Bilbao* cap. XXIV. Art. 71.

[2]) Art. 73. 74. eod. Diese Gegenstände zu besorgen, ist hier also Pflicht des Steuermanns, nicht des Schiffers.

[3]) Ordenanzas de Bilbao cap. XXIV. art. 75. 76.

als Ersatz für das Mangelnde erhält, an den gehörigen Platz bringen. Er hat ferner für die ordentliche Stauung der Güter im Schiffe zu sorgen, sowie dafür, daß das Schiff im gehörigen Stande sey, wenn es in See gehen will, und daß die Befehle des Schiffers ausgeführt werden, insbesondere alles an seinen gehörigen Ort stellen zu lassen, damit nicht die Anker und Taue auf dem Verdeck im Wege, und beständig bey der Hand seyen, so wie er auch sorgt, daß die Cajütenjungen und Jungmatrosen [4]) dasselbe rein halten und oft waschen. Täglich soll er die zum Zubehör des Schiffes gehörenden Stücke sorgfältig durchgehen, zu dem Ende in die Masten steigen [5]), und dem Capitain Bericht erstatten. Ueberhaupt hat er die Aufsicht über das Schiffsvolk zu führen, und dafür zu sorgen, daß sie nicht nur gehorchen, sondern sich überhaupt ordentlich aufführen, und dem Capitain von dem Gegentheil Nachricht zu geben [6]). Alle die zur Equipage gehören, sollen, sobald sie sich verdungen haben, pünktlich im Schiffe seyn, so oft der Schiffer es fordert, oder mit ihnen übereingekommen ist. Keiner soll sich bey einem andern Schiffe verdingen dürfen, bis das erste seine Reise völlig beendigt hat, bey Verlust seiner Gage und zehn Ducaten Strafe. Geschieht dieß aber mit Einwilligung des Schiffers, so soll dieser ihm darüber ein schriftliches Zeugniß geben. Keiner soll überhaupt ohne Einwilligung des Capitains das Schiff verlassen, bey Verlust seiner ganzen Gage und willkührlicher Strafe. Jeder Seemann soll an Bord streng gehorsam seyn, und sich unter keinerley Vorwand der Verrichtung einer Arbeit entziehen wollen. Vorzüglich hat auch dieses Gesetz

---

4) „Muchachos y grumetes.“ Grumete ist auch eigentlich noch ein Schiffsjunge. Da aber wohl ein Unterschied Statt finden muß, habe ich die oben gegebenen Ausdrücke gewählt. Für das bisherige Orden. de Bilbao XXIV. art. 79 — 84. 86. 91.

5) „Subiendo á las gavias.“ Gavia (gabia) ist nicht, wie Röding universal marin edictionary spanish & english will, das Top- (Mars-) segel sondern der Mastkorb, und wird figürlich sowohl für den Mast überhaupt, als auch für das große Segel gebraucht. Art. 85. eod.

6) Ord. de Bilb. XXIV. art. 87 — 90.

darauf gedacht, daß die Wache gehörig gehalten würde, und körperliche Strafe (castigo) darauf gesetzt, wenn ein Seemann auf seinem Posten schläft. In eine Geldstrafe dagegen verfällt derjenige, der dieß sieht und nicht dem Capitain anzeigt. Nach Beendigung der Reise und Entlöschung der Ladung ist dem Schiffsvolk seine Hauer zu bezahlen, von der der Schiffer nicht frey kommt, auch wenn er keine Fracht gemacht hat. Für dieselbe haben sie ein Recht an das Schiff, welches selbst dem andrer Gläubiger vorgeht. Doch haben sie, wenn dasselbe nicht reichen sollte, einen persönlichen Anspruch nur an den Schiffer, keineswegs aber an die Rheder [7]). Jedem Schiffer ist es zur Pflicht gemacht, nach der Rückkehr von seiner Reise von seinem Schiffsvolke Rechenschaft zu geben, und wenn einer fehlt, sich mit seinen Officieren und Matrosen zu rechtfertigen. Macht einer ein Testament, so kann dieß vor dem Schiffs-Schreiber geschehen, wenn ein solcher an Bord ist, sonst soll es ins Journal geschrieben und von ihm und der Equipage unterzeichnet werden [8]). Das Recht der Seeleute, daß sie wegen Schulden nicht arretirt werden können, ist hier dahin beschränkt, daß es wegfällt, wenn die Schuld durch die Reise selbst veranlaßt ist [9]). Welcher Schiffer oder Steuermann boshafter Weise sein Schiff verliert, soll mit einer Capitalstrafe belegt werden, wer ein Schiff aus Unwissenheit verliert, dem wird für immer sein Charakter und Amt genommen, und er muß überdieß Schadenersatz leisten [10]). Wenn ein Seemann den andern fluchen, lästern, oder unanständige Reden führen hört, oder sieht, daß er schändliche Handlungen begeht, wohin auch der Fall gehört, wenn einer boshafter Weise Proviant über Bord wirft, so soll er es dem Schiffer insgeheim anzeigen, damit dieser verfüge was ihm zweckmäßig erscheint. Diesem ist es dabey in allen Fällen, in welchen eine körperliche Strafe eintreten soll, zur Pflicht ge-

---

[7]) Ord. de Bilb. l. c. art. 92 — 95. 97 — 100. coll. art. 66.

[8]) Art. 70. eod.

[9]) Art. 65. eod.

[10]) Art. 63. 64. 78. eod.

macht, den Verbrecher ergreifen zu lassen, und ihn im Hafen den Gerichten zu übergeben, wobey er mit seinem Schiffsvolke seine Declaration machen muß [11]).

Frankreich. — Der Hauercontract zwischen dem Capitain, seinem Schiffsvolk und Officieren muß in Frankreich schriftlich gemacht werden, wenn gleich die Vorschrift der Ordonnanz, nach welcher im entgegengesetzten Falle die Größe der Gage von den Leuten eydlich dargethan werden konnte [12]), jetzt schwerlich mehr Anwendung findet. Dagegen verwirrt das neuere französische Recht die Materie dadurch, daß es den Hauercontract mit der Musterrolle zusammenwirft, und abgesonderte Verträge gewisser Maßen nur gestattet [13]). Sobald ein Seemann gemiethet ist, hat er sich auf den Befehl des Capitains an Bord einzufinden, um im Dienste des Schiffes zu arbeiten [14]); wenn nicht, wie in der Normandie, eine entgegenstehende Observanz Statt findet, in welchem Falle er sich nach dieser zu richten hat [15]). Ist der Matrose an einem andern Orte, als dem der Abfahrt gemiethet, so kommt ihm eine angemessene Führung nach Maßgabe der Entfernung zu [16]). Keiner aber darf ohne den Willen des Schiffers von Bord gehen, bevor die bestimmte Reise vollendet nnd die Ladung gelöscht ist [17]); wer sich weigert, zur rechten Zeit an Bord zu seyn, kann selbst als Deserteur bestraft werden [18]). Doch darf er das Schiff verlassen, wenn es, statt nach Hause zurückzukehren, eine andre Reise unternimmt, in welchem Falle er seine Gage so weit er sie verdient hat, und Reisegeld nach Hause er-

---

11) Art. 28. 96. eod

12) Ordonnance de la marine tit. des loyers (III. 4.) Art. 1.

13) Code de comm. art. 250.

14) Ordonn. de la marine tit. des matelots (II. 7.) art. 1.

15) *Pothier* contrat de louage no. 170.

16) Arrêté du 5. germinal an 12. (1804.) art. 8 — 10.

17) Ordonn. de la marine l. c. art. 2.

18) Ordonn. du 31. Oct. 1784. art. 14. tit. 14. Loi du 21. Août 1790. art. 55.

hält [19]). Wer unterwegs das Schiff verließ, sollte nach einer älteren Verordnung drey Jahre in die Eisen geschmiedet werden [20]), es müßte denn seyn, daß er durch höhere Gewalt dazu gezwungen wurde [21]). Die Heyrath eines Seemannes soll in Frankreich kein hinlänglicher Grund seyn, das Schiff zu verlassen, wozu man ihn nur befugt hält, wenn die ganze Reise, zu der er gemiethet ist, verändert wird, oder wenn zugleich Capitain und Schiff verändert werden [22]). So wenig der Schiffer, wie einer aus der Equipage, dürfen ohne Einwilligung der Rheder Güter im Schiff verladen, ohne Fracht dafür zu bezahlen, wenn sie nicht etwa auf Führung gemiethet sind [23]); wiewohl auch hier man ihnen dasjenige erlaubt, was sie in ihren Kisten lassen können [24]). Geht die Reise durch die freye Willenshandlung der Eigner zurück, so erhalten die Matrosen (jedoch keineswegs der Capitain), wenn dieß vor dem Anfang der Reise geschieht, ihre Gage, soweit sie sie verdient haben, und behalten als Entschädigung dasjenige, was sie auf die Hand erhielten, oder erhalten statt dessen eines Monats Gage. Geht sie zurück, nachdem sie bereits begonnen hatte, so erhalten diejenigen die für die Reise gemiethet sind, ihre volle Gage, diejenigen die nach Monaten angenommen waren, ihre verdiente Gage, und als Entschädigung die Hälfte der Gage, für die Zeit, die die Reise muthmaßlich gedauert haben würde. Alle aber muß der Schiffer oder Rheder entweder nach Hause schaffen, oder ihnen Zehrgeld für die Rückreise geben [25]), und zwar letzteres auch in dem Falle, da sie nicht directe nach Hause geschickt werden, bis zu dem Orte, wo sie ein Schiff zur Reise nach Hause erhal-

---

19) Ordonn. de la marine l. c. art 4.

20) Declaration du roi de 1699. Bey *Valin* sur l'art 5. de l'ordonnance l. c.

21) *Pothier* l. c. no. 174. *Boulay-Paty* l. c. II. p. 180.

22) Vergl. *Valin* l. c. *Pothier* contrat de louage no. 175. und *Boulay-Paty* cours II. 183.

23) Code de commerce art. 251.

24) Wenigstens nach Pothier l. c. no. 225.

25) Code de commerce art. 252.

ten [26]). Wird dagegen vor dem Anfang der Reise der Handel mit dem Bestimmungsorte untersagt, oder das Schiff von höherer Hand angehalten, so erhalten sie nur ihren Lohn für die Arbeiten bey der Ausrüstung; erfolgt das Handelsverbot während der Reise, so erhalten sie ihren verdienten Lohn, und im Falle einer Anhaltung die monatweise gemietheten für die Zeit der Anhaltung halbe Gage, die für die Reise gehäuerten aber ihre volle Gage für die ganze Reise [27]), der Zweck derselben mag ganz oder theilweise erreicht werden, oder nicht [28]). Wird die Reise verlängert, so erhalten die für die Reise gemietheten Matrosen verhältnißmäßige Zulage [29]); dagegen brauchen sie sich keinen Abzug gefallen zu lassen, wenn sie freywillig, d. h. durch die willkührliche Bestimmung der Rheder oder des Schiffers abgekürzt wird [30]). Rückgängigwerden der Reise durch höhere Gewalt giebt denjenigen, die auf Antheil an dem Gewinn oder der Fracht fahren, eben so wenig einen Anspruch, wie eine dadurch bewirkte Abkürzung oder Verlängerung der Reise. Geschieht dieses jedoch durch die Handlung des Schiffers oder der Rheder, so erhalten sie ihre Entschädigung in dem erwähnten Maße, so wie sie auch, nach Verhältniß ihres stipulirten Antheils an dem Gewinn und der Fracht, an der Entschädigung Theil nehmen, die das Schiff von den Befrachtern erhält, wo diese ein solches Ereigniß verschuldeten [31]). Wird das Schiff genommen, oder geht es zu Grunde, so verliert das Schiffsvolk seine Gage, ohne jedoch dasjenige zurückgeben zu müssen, was

---

26) *Valin* l. c. sur l'art 10. tit. des loyers und die dort angezogene Ordonnance du 1. Août 1743. Vergl. auch den arrêté du 5. germinal an 12. art. 8. 10.

27) Code de commerce art. 253. 254.

28) *Valin* sur l'art. 4. 5. l. c. u. der dort angezogene arrêt du 20. May 1774. und ordonnance du 21. Avril 1746.

29) Code de commerce art. 255. Doch darf die Verlängerung nicht durch höhere Gewalt herbeygeführt seyn, wie ganz richtig *Delvincourt* institutes de droit comm. II. p. 212. anmerkt.

30) Code de comm. art. 256.

31) Art. 257. cod.

es auf die Hand erhalten. Wird aber etwas vom Schiff oder der Ladung geborgen, so erhalten sie aus den Trümmern des Schiffes, und wenn diese nicht reichen, subsidiair aus der Fracht ihre Bezahlung; doch scheint dieß nach den Worten des Gesetzes dadurch bedingt, daß sie fleißig haben bergen helfen, so daß also diejenigen ausgeschlossen werden, die sich dessen weigerten [32]). Auch ist dabey noch zu bemerken, daß diejenigen, die auf Antheil an der Fracht fahren, allein auf die Fracht angewiesen sind, ohne aus den geborgenen Schiffstrümmern etwas zu erhalten [33]). Für die Tage, die sie an der Erhaltung des geborgenen arbeiteten, erhalten aber alle bezahlt, sie mögen engagirt seyn, wie sie wollen [34]). Wird ein Matrose im Dienste des Schiffes oder während der Reise krank oder verwundet, oder wird er, gleichviel zu welcher Zeit, im Gefechte gegen Räuber oder Feinde verwundet, so erhält er seine volle Gage und wird auf Schiffskosten geheilt; war er aber ohne Erlaubniß ans Land gegangen, und hier verwundet, so trägt er die Kosten seiner Heilung und kann selbst entlassen werden. Seinen Lohn erhält er in diesem Falle nur so weit er ihn verdient hat [35]). In den vorausgesetzten ersten Fällen läuft seine Gage auch dann fort, wenn er ans Land gebracht, und hier zurückgelassen werden mußte [36]). Stirbt ein Matrose während der Reise, so erhalten seine Erben die ihm schuldige Hauer bis zu dem Tage seines Todes, wenn er monatweise engagirt war. War er für die Reise gemiethet, so kommt ihnen die Hälfte der stipulirten Summe zu,

---

32) Art. 258. 259. eod. „sur les débris du navire *qu'ils ont sauvés.*“ Die obige Erklärung stimmt mit den (§. 401.) aufgestellten allgemeinen Grundsätzen überein, und scheint mir der Ansicht von *Pothier* l. c. no. 187. vorzuziehen, der denjenigen die geborgen haben, ein bloßes Vorzugsrecht vor den übrigen einräumen will. S. auch noch *Delvincourt* institutes II. p. 243.

33) Art. 260. eod.

34) Code de comm. art. 261.

35) Art. 262 — 264. eod.

36) Arrêté du 5. germinal an 12. (26. Mars 1804) und mehrere Entscheidungen bey *Emerigon* l. c. I. p. 633 sqq. *Valin* sur l'art. 11 tit. des loyers und *Boulay-Paty* l. c. II. 233. sqq.

wenn er auf der Ausreise, und das Ganze, wenn er auf der Rückreise starb. Der Erbe eines auf Gewinn oder Fracht engagirten Matrosen erhält dessen vollen Antheil, wenn er nur nach dem Anfange der Reise starb. Blieb ein Matrose bey der Vertheidigung des Schiffes, so erhalten seine Erben die Hauer für die ganze Reise, wenn das Schiff behalten ankommt [37]). Wird ein Seemann gefangen genommen und in die Sclaverey geführt (pris et fait esclave), so erhält er seine Gage bis zu dem Tage der Gefangennehmung, hat aber an sich keinen weiteren Anspruch an die Rhederey oder Befrachter. Wurde aber ein Matrose in Angelegenheiten des Schiffes, oder des Schiffes und der Ladung zu Lande oder zu Wasser ausgeschickt, und dabey gefangen und zum Sclaven gemacht, so erhält er seine volle Gage und eine Entschädigung von sechshundert Franken, als Beysteuer zu seiner Auslösung, die in dem ersten Falle das Schiff, in dem zweyten aber Schiff und Ladung bezahlen [38]). Ohne rechtmäßige Ursache kann kein Matrose verabschiedet werden. Entläßt ihn daher der Schiffer willkührlich, so muß er ihm eine Entschädigung von dem Betrage des dritten Theils, und wenn die Reise schon angefangen war, der ganzen Gage und die Kosten der Rückreise bezahlen. Nur, wenn der Matrose vor dem Abschluß der Musterrolle verabschiedet wurde, findet kein Schadenersatz Statt [39]). Schiff und Fracht haften speciell für die Gage [40]).

Das französische Recht enthält ausführliche Vorschriften über die Testamente der Seeleute. Für Kauffahrtey-Schiffe ist zu bemerken: Der Schiffsschreiber, oder derjenige, der dessen Amt versieht, gemeinschaftlich mit dem Capitain oder dessen Stellvertreter, nehmen den letzten Willen auf, im Fall aber der Capitain oder der Schreiber testiren wollen, liegt dieß dem nächsten nach ihnen ob. Immer werden zwey Zeugen zugezogen. Das Testa-

---

37) Code de comm. art. 265.

38) Art. 266 — 269. eod.

39) Art. 270. eod.

40) Code de comm. art. 271.

ment wird in duplo zu Papier gebracht, und muß in einem Exemplare durch diejenigen, die es aufnehmen, in dem Landungshafen, wenn das Schiff auswärts landet, dem dortigen französischen Consul zur Beförderung an den Marine-Minister, der es in der Canzley des Friedensgerichtes des Wohnorts des Verstorbenen niederlegt, übergeben werden. Das andre Exemplar, oder beyde, wo das bisherige nicht Statt fand, werden an das Bureau des préposé de l'inscription maritime geliefert, aus welchem es an den Marineminister zu befördern ist. Ueber die Ablieferung quitirt der Consul oder der préposé de l'inscription am Rande der Musterrolle neben dem Namen des Testators. Das Testament, welches von dem Testator und denjenigen, die es aufnehmen, und wenigstens einem der Zeugen unterzeichnet wird, oder in welchem zu bemerken ist, daß der Testator nicht schreiben konnte, so wie warum der andre Zeuge nicht mit unterschrieb, kann jedoch so nur gemacht werden, wenn das Schiff sich nicht in einem, gleichviel ob französischen oder fremden Hafen befindet, wo sich ein französischer Beamter (wohl Consul ꝛc.) befindet, und gilt nur, wenn der Erblasser auf der Reise, oder drey Monate, nachdem er an einem Orte, wo er in den gewöhnlichen Formen testiren konnte, ans Land gekommen, verstarb, und darf insbesondre keine Verfügung zu Gunsten der Schiffsofficiere enthalten, diese müßten denn Verwandte des Erblassers seyn [41]).

Holland. — Auch das Niederländische Handelsrecht will die Art des Engagements zwischen Schiffer und Schiffsvolk aus der Musterrolle ersehen. Von dem Augenblicke an, da die Musterung geschehen, und die Musterrolle gezeichnet ist, fangen die gegenseitigen Rechte nnd Verbindlichkeiten an. Die Musterrolle, ohne welche kein Schiff abgehen darf, bey Strafe von 100 Fl., die der Capitain, von 50 Fl., die der Steuermann, und eines Monats Gage, die jedes übrige Mitglied der Equipage bezahlen soll, enthält außer den besonderen Bedingungen über die Schiffer und

---

41) Code Napoleon art. 988 — 998.

Schiffsvolk übereingekommen sind, folgendes: 1) Die Namen des Schiffes, des Schiffers, der Officiere und des Schiffsvolks. 2) Den Ort, sowohl von dem die Reise ausgeht, als auch, wohin das Schiff bestimmt ist. 3) Die bedungene Gage und die nähere Bestimmung, ob sie monatweise oder für die Reise verdient wird. 4) Die auf die Hand erhaltenen und etwa versprochenen Gelder. 5) Die Verbindung eines jeden Mitgliedes, daß er auf Befehl des Schiffers zu jeder Zeit an Bord kommen und immer im Schiff übernachten, und seine Sachen, die durch den Schiffer oder Steuermann untersucht seyen, nicht wieder von Bord nehmen wolle. 6) Die Angabe des Steuermanns, ob er schon früher als Officier auf den Bestimmungsort gefahren sey [42])? 7) Die besondre, dem Schiffer einzuräumende, Befugniß, jeden, der zu seinem Amte unfähig befunden wird, ohne weiteres, und ohne Gage, abzudanken, oder ihm, wenn die Unfähigkeit erst nach der Abfahrt entdeckt wird, ein anderes Amt nach Gutdünken anzuweisen. 8) Die wöchentlich zu reichende Ration an Lebensmitteln. Doch nur so weit, als darunter diejenige zu verstehen ist, die im gewöhnlichen Laufe verabreicht werden soll, wodurch also die Befugniß des Schiffers im Nothfall die Rationen zu verkleinern, ungeschmälert bleibt. 9) Die gegenseitigen Rechte und Verbindlichkeiten der Partheien, besonders die Verpflichtung des Schiffsvolks, dem Schiffer (und der Matrosen, den Officieren) zu gehorchen, sich des Trunks, der Schlägerey zu enthalten, ihm beyzustehen, wo es nöthig ist ꝛc. Dagegen die Verbindlichkeit des Schiffers, denjenigen, der im Dienste verwundet oder während der Reise krank wird, zu verpflegen und heilen zu lassen, ihm die gesetzliche Beysteuer zu seiner Auslösung, wenn er gefangen würde, zu reichen. 10) Daß jedem, der außer Landes entlassen wird, seine verdiente Gage angewiesen werden solle: dagegen aber keiner den Schiffer durch Processe aufhalten wolle, die Verbindung des Schiffsvolks nach Beendigung der Reise

---

42) Mit Recht bestreitet *van Tienhoven* l. c. p. 78. diesen Punct; aber seine Gründe sind unzulänglich. S. auch unten S. 301. Note 44.

das Schiff zu verdichten, abzutakeln ꝛc. Alle diese Punkte aber sind nicht bloß zu erwähnen, sondern in dem vollen Umfange anzuführen, in welchem die Gesetze sie vorschreiben, und wie sie weiter unten ausgeführt werden. 11) Die Vorschrift, daß, wer den Schiffer vor der Abdankung verläßt, seine Gage verwirkt habe. 12) Die Verpflichtung des Steuermanns, für die Stauung und Stellung der Ladung zu sorgen und in Entstehung dessen den Schaden zu ersetzen. 13) Dessen Verbindlichkeit, so lange Güter an Bord sind, Tag und Nacht im Schiffe zu bleiben und für die Sicherheit der Ladung zu sorgen. 14) Die Verbindlichkeit des gesammten Schiffsvolks sich überall anständig und ordentlich zu betragen. 15) Die Verbindlichkeit alle Vorschriften der Gesetze zu befolgen. Diese weitläufige Musterrolle wird von einem dazu angestellten Musterungsbeamten aufgemacht [43]). Doch scheint es, was aus der Ausführlichkeit des Documents auf den ersten Blick geschlossen werden könnte, keineswegs die Absicht des Gesetzes, das wirkliche Stattfinden der gegenseitigen Ansprüche von der Bedindung abhängig zu machen, daß sie in der Musterrolle specificirt seyen, sondern es soll dadurch wohl nur das Schiffsvolk mit seinen Rechten und Verbindlichkeiten besonders bekannt gemacht werden. Die gegenseitigen Rechte und Pflichten sind daraus schon so ziemlich abzunehmen; doch bemerke man zur näheren Bestimmung: Sobald die Musterung geschehen ist, müssen die Seeleute an Bord kommen, um das Schiff in Ordnung zu bringen, so oft der Schiffer es befiehlt, und dürfen sich ohne dessen Erlaubniß nicht aus demselben entfernen. Wer sich weigert, sich einzufinden, oder vor Beendigung der Dienstzeit das Schiff verlassen will, gegen den kann er die Obrigkeit zu Hülfe rufen, und ihm die dadurch entstehenden Kosten, sonstigen Schadenersatz vorbehalten, an seiner Gage kürzen. Der Seemann, der sich zu einem Dienste vermiethet, zu dem er untüchtig ist, wird zur Ersetzung alles Schadens

---

43) Niederl. Handelsgesetzb. B. II. Tit. IV. Art. 1 — 6. Auch Art. 6. steht *van Tienhoven* l. c. im Wege.

verbunden. Der Steuermann, der nicht bey der Musterung erklärt hat, das er noch nie als Officier nach dem Bestimmungshafen gefahren habe, verwirkt außerdem, und zwar auch wenn kein Schade entsteht, seine volle Gage, und er kann überdieß bestraft werden. Dieß ist auch der Fall, wenn der Steuermann, wo die Reise außer Landes verändert wird, nicht angiebt, daß er nach dem neuen Bestimmungsorte noch nicht als Officier gefahren habe [44]). Doch ist der Umstand, daß er solche Reise noch nicht gemacht habe, in dem letzteren Falle weder für ihn ein hinlänglicher Grund, das Schiff zu verlassen, noch darf der Schiffer ihn anders verabschieden, als wenn er ihm seine volle Gage für die muthmaßliche Dauer der stipulirten Reise und die Reisekosten nach dem Orte, wo er ihn annahm, bezahlt; es müßte denn seyn, daß er bey der Annahme vorgegeben hätte, daß er den fraglichen Ort schon befahren habe [45]). Ohne die Einwilligung der Rheder, und wo das ganze Schiff befrachtet war, auch der Befrachter, darf weder ein Officier noch einer vom Schiffsvolke Waaren im Schiffe verladen, ohne Fracht zu bezahlen, wenn nicht in dem einen Falle der Hauercontract, und in dem anderen die Certepartie es ihm gestattet [46]). Wird die Reise durch die Willkühr der Rheder oder des Schiffers oder der Befrachter rückgängig, so behält das Schiffsvolk das auf die Hand erhaltene, oder erhält statt dessen eines Monats Gage, oder wenn sie für die Reise engagirt wurden, ein Viertheil des bedungenen Lohns. Außerdem erhalten sie Lohn für die Tage, die sie seit der Musterung in dem Schiffe oder in dessen Dienste gearbeitet haben. Ist aber die Reise schon begon-

---

44) Dasselbe a. a. O. Art. 7 — 14. Die letzten Vorschriften sind wohl Wirkung der Stubengelehrsamkeit. Bey dem jetzigen Stande der Schiffarthskunde ist es ziemlich gleichgültig, ob ein Steuermann schon eine Reise nach demselben Hafen gemacht hat oder nicht. Unterwegs hat er überall Luft und Wasser um sich, und im Reviere hat er ja seinen Lootsen. Dies könnte also höchstens bey der Küstenfahrt einen Unterschied machen.

45) Art. 15. 16. eod.

46) Art. 17. eod.

nen, und wird sie nun eingestellt, so erhalten sie alles dieses doppelt, jedoch so, daß es nicht mehr betragen darf, als was ihnen zugekommen wäre, wenn die Reise fortgesetzt wäre, und außerdem Reisegeld bis zu dem Abgangsorte. Die Größe des Reisegeldes bestimmt sich nach dem Verhältnisse des Lohns, den ein jeder erhält, und wird, im Fall sie sich mit dem Schiffer nicht einigen können, von dem niederländischen Consul, und wo kein solcher sich befindet, von der Behörde bestimmt. Seltsam ist es dabey, daß das Gesetz über den Maßstab, nach dem dieß regulirt werden soll, keine Bestimmungen giebt. Im Falle da der Handel mit dem Bestimmungsorte verboten, oder das Schiff durch höhere Hand angehalten würde, erhalten sie die Gage für die Zeit die sie im Dienste des Schiffes gewesen, nach Abzug dessen, was sie auf die Hand erhielten. Geschieht dieß nach dem Anfang der Reise, so erhalten sie ihre Gage bis zu dem Augenblick der Abdankung und Reisegeld nach dem Abgangshafen. Wird die Reise durch die Willkühr des Schiffers, Aufbringung, Anhaltung, oder zum Besten von Schiff und Ladung verzögert, so erhalten sie Verbesserung im Verhältniß zu der längeren Dauer derselben (was sich übrigens bey den monatweise gemietheten von selbst versteht). Die auf Fracht oder auf Antheil am Gewinn fahrenden erhalten eine verhältnißmäßige Vergütung, nur, wo die Unterbrechung oder Verzögerung durch Willkühr der Rheder oder Befrachter geschah, und zwar haben sie in dem letzten Falle einen Antheil an der Vergütung, die das Schiff erhält, der nach dem Verhältnisse regulirt wird, in welchem sie an dem Gewinn oder der Fracht Theil genommen hätten [47]). Die Hauer wird an dem Ende der Reise bezahlt, und zwar, wo das Schiffsvolk für mehr als eine Reise angenommen war, am Ende einer jeden derselben die volle Hauer, so weit sie verdient ist. Vorher darf der Schiffer keinem mehr als ein Viertheil der Gage ausbezahlen [48]). Geht Schiff und

---

47) Art. 18 — 23. eod.

48) Niederländ. Handelsgesetzb. Art. 21. 49. a. a. O.

Gut gänzlich verloren, oder wird das Schiff genommen und condemnirt, so erhält das Schiffsvolk keine Gage, giebt aber nicht zurück, was es auf die Hand erhielt. Doch werden sie aus dem geborgenen, und zwar wenn Güter gerettet wurden, aus der verdienten Fracht befriedigt; das auf Antheil an der Fracht gemiethete Schiffsvolk hat immer nur Anspruch an diese. Jeder aber erhält Lohn für die Tage, die er zur Bergung von Schiff und Ladung arbeiten half, und bey besonderem Fleiße auch eine außerordentliche Belohnung; diese jedoch nur, wenn ihre Bemühungen einen glücklichen Erfolg hatten, also ganz richtig, immer nur aus dem Geborgenen [49]). Ueberhaupt gilt das Princip, daß außerordentlicher Dienst, den der Schiffer im Journale aufzuzeichnen hat, außerordentlich bezahlt wird [50]).

Ein Seemann, der auf der Reise erkrankt, oder im Dienste des Schiffes oder im Gefechte verwundet ist, wird auf Schiffskosten verpflegt nnd geheilt und behält seine volle Gage. Ist er verstümmelt, so erhält er überdieß eine, nöthigenfalls durch richterliches Ermessen zu bestimmende, Entschädigung. Dieß alles wird aus dem Schiffe und der verdienten Fracht, und, wenn die Verwundung oder Verstümmelnng im Gefechte entstand, auch aus der Ladung bezahlt. Läßt der Schiffer einen kranken ꝛc. Seemann am Lande zurück, so muß er die Verpflegungskosten vor seiner Abreise bezahlen, und für die fernere Verpflegung desselben sorgen. Dieser erhält seine Gage dann bis zu dem Tage, an welchem er mit dem Schiffe an den Abgangsort hätte zurückgekehrt seyn können, und eine angemessene Vergütung für Reisekosten; doch geht in allen Fällen das Recht eines Kranken ꝛc, nur soweit als Schiff nnd Fracht, und, wo diese contribuirt, die Ladung reichen. War er aber ohne Erlaubniß ans Land gegangen, und hier verwundet, so trägt er die Kosten der Heilung selbst [51]). Stirbt ein Matrose

---

[49]) Dasselbe a. a. O. Art. 25 — 28.

[50]) Art. 29. eod.

[51]) Art. 30 — 35. eod.

auf der Reise, so wird seine Leiche auf Schiffskosten begraben. Von den am Bord befindlichen Sachen hat der Schiffer mit Zuziehung zweyer Schiffsleute ein Inventarium aufzunehmen, und von den Zugezogenen mit unterschreiben zu lassen. Die Erben des Verstorbenen erhalten dessen Gage bis zum Ablauf des Monats, in welchem er starb, sobald er in monatweiser Hauer stand; war er für die Reise engagirt, so erhalten sie die halbe oder ganze Gage, je nachdem er auf der Aus- oder auf der Rückreise starb. Kam aber ein Seemann bey der Vertheidigung des Schiffes um, so wird, ohne Unterschied, dessen Hauer zum Vollen bezahlt, wenn das Schiff behalten ankommt. Der Schiffer ist verpflichtet, sowohl diese Gage, wie auch die nachgelassenen Effecten des Verstorbenen, dessen Erben auszukehren, oder wenn er diese nicht ermitteln kann, für deren Deposition zu sorgen [52]). Wird ein Matrose gefangen genommen, und zum Sclaven gemacht, so erhält er die Gage bis zum Tage seiner Gefangennehmung. Einen Anspruch auf seine volle Gage hat derjenige, der im Dienste des Schiffes ans Land geschickt war, und hier gefangen genommen wurde. Dieser letztere hat auch eine Entschädigung wegen seiner Ranzionirung zu fordern, wenn das Schiff behalten ankommt, zu welcher die Ladung beiträgt, wenn der Gefangene im Dienste von Schiff und Ladung verschickt war [53]). Gründe, aus denen der Schiffer seine Leute entlassen kann, sind: Ungehorsam, Angewöhnung des Trunkes, Schlägerey an Bord. Doch bekommt der Entlassene seine Gage so weit er sie verdient hat. Der Schiffer muß ihm für deren Betrag eine Anweisung auf die Rhederey geben. Wird ein Seemann ohne genügende Ursache vor Beendigung der Reise abgedankt, so hat er von dem Schiffer, wenn die Reise noch nicht angefangen war, ein Drittel der Gage, die er muthmaslich durch die Reise verdient hätte, aber volle Gage für die ganze Reise und die Kosten der Rückkehr, wenn er nach begonnener Reise entlassen wurde, zu

---

52) Niederländ. Handelsgesetzb. a. a. O. Art. 36 — 38. 52.

53) Art. 39 — 42. eod.

fordern. Diese Entschädigung muß der Schiffer aus eignen Mitteln leisten, wenn nicht etwa die Rheder ihn zu der Entlassung autorisirt hatten [54]). Aus folgenden Gründen können die Officiere und das Schiffsvolk ihren Dienst verlassen: 1) Wenn die Reise, zu der sie sich vermietheten, vor ihrem Anfange verändert wird. 2) Wenn der Staat vor dem Anfange der Reise in einen Seekrieg geräth, oder, wenn nach Einlaufen in einen Nothhafen ein Krieg mit einem der Barbaresken Staaten ausbräche, durch den das Schiff in Gefahr gerathen könnte. 3) Wenn sie vor dem Antritt der Reise, oder während sie im Nothhafen liegen, die Nachricht erhalten, daß in dem Bestimmungsorte eine bösartige ansteckende Krankheit herrsche. 4) Wenn vor angetretener Reise das Schiff eine andere Rhederey, oder auch nur einen andern Director erhält. 5) Wenn eine Veränderung des Schiffers vorgeht. 6) Wenn sie angenommen sind, mit Convoy zu gehen, und solche nicht verliehen wird. Wenn der Schiffer außer Landes beschließt, nach einem andern als dem bestimmten Hafen zu segeln, und dies nur ein freyer Hafen ist, muß das Schiffsvolk bey ihm bleiben, doch erhalten, im Fall dadurch die Reise verlängert würde, die für die Reise angenommenen dann eine verhältnißmäßige Verbesserung ihrer Gage [55]). Nach Beendigung der Reise muß, auf Verlangen des Schiffers, das Schiffsvolk das Schiff entladen, dicht machen, abtakeln, und nach dem Liegeplatz bringen, sodann innerhalb dreyer Tage die Verklarung belegen. Darauf erst werden sie abgedankt, und ihr Lohn ihnen innerhalb 24 Stunden ausbezahlt. Für jeden Tag, den diese Ausbezahlung verzögert wird, erhalten sie eine Vergütung, der Officier von 3, jeder andere Seemann von $1\frac{1}{2}$ Gulden, welche Vergütung der Schiffer oder der Buchführende der übrigen Rhederey nicht in Rechnung bringen dürfen, wenn sie daran Schuld waren [56]). Für ihre Gage haftet den

---

54) Dasselbe a. a. Art. 43 — 46. 50.

55) Niederländ. Handelsgesetzb. a. a. O. Art. 47. 48.

56) Art. 53 — 56. eod.

Seeleuten Schiff und Fracht, sie dürfen aber dagegen, bey Verlust der vollen Gage, den Schiffer unter keinem Vorwande durch Processe irgend einer Art angreifen und aufhalten. Man muß dies wohl dahin verstehen, daß dies außer Landes nicht geschehen solle, und besonders das Verbot collektiv nehmen, also behaupten, sie dürfen ihn nicht belangen und dadurch aufhalten, sonst hat der Satz keinen Sinn. Nur wenn er sie schlecht behandelt, oder ihnen ihre Speise nicht reicht, können sie sich durch ihren Consul, oder in dessen Ermangelung von der kompetenten Behörde des Orts ihrer Verbindlichkeiten gegen ihn entschlagen lassen [57]). Nach beendigter Reise, und zwar auch, wenn das Schiff gänzlich verloren war, oder genommen wurde, müssen sie die Verklarung mit dem Schiffer belegen, sie erhalten aber, in dem letzteren Falle eine billige Vergütung als Tagelohn [58]). Durch Verbrechen, die sie im Dienste begehen, machen Schiffer und Schiffsvolk das Schiff und die Fracht verbindlich, es bleibt aber der Rhederey gegen den Schiffer, und diesem gegen das Schiffsvolk der Regreß, für den die Gage eines jeden derselben speciell haftet [59]).

England. — Der Schiffer und drey Viertheile des Schiffsvolks müssen in England brittische Unterthanen seyn, wobey diejenigen Modificationen eintreten, die bereits oben bey der Lehre von dem Schiffer angeführt sind (§. 393.) [60]). Der Hauercontract zwischen dem Schiffer und Schiffsvolk muß schriftlich geschlossen werden. Der Contract (articles ot agreement) enthält die Benennung der Reise, die Größe und Art der Volkshauer, die Verpflichtung des Seemannes, die Reise zu vollenden und ihre sonstigen Verbindlichkeiten [61]). Kein Schiffer darf eine Reise antreten, ohne diesen schriftlichen Contract gemacht zu haben, sobald sein Schiff 100 Tonnen, oder darüber, groß ist, bey fünf Pfund

---

57) Art. 51. 58. eod.

58) Niederl. Handelsgesetzb. a. a. O. Art. 57.

59) Art. 59. eod.

60) Stat. 34. Geo. III. c. 68.

61) Stat. 2. Geo. II. c. 36. §. 1. 2. Stat. 31. Geo. III. c. 39. §. 2.

Strafe für jeden, ohne Contract in die See geführten, Seemann[62]). Von dem Zeichnen der Artikel an ist der Seemann verpflichtet an Bord zu kommen, und verliert durch die Weigerung nicht nur seine Gage, sondern kann auch, auf erhobene Klage des Schiffers oder Rheders, auf einen Verhaftsbefehl des Friedensrichters fest genommen, und zu harter Arbeit, von 14 — 30 Tagen, verurtheilt werden. Jede Abwesenheit vom Schiffe, ohne Erlaubniß des Schiffers, wird mit dem Verluste von zweier Tage Gage für jeden Tag der Abwesenheit bestraft, die an Greenwich Hospital zu entrichten ist. Wer ohne schriftliche Entlassung seines Capitains, und bey der Küstenfahrt, ehe die Ladung gelöscht ist, das Schiff verläßt, verliert eines Monats Gage. Keiner darf sich, wenn er schon engagirt ist, bey einem andern annehmen lassen, so wie auch kein Schiffer einen, von einem andern desertirten, Seemann häuren soll, bey 100 Pfund Strafe. Der Seemann dagegen verliert alle verdiente Gage. Auch soll, damit die Desertion nicht befördert werde, keiner in Westindien Matrosen zu mehr als dem doppelten Betrage der Gage, die zur Zeit seiner Abreise von England dort bezahlt wurde, häuren, wenn er nicht durch den Gouverneur, ersten Magistratsbeamten oder collector of the port, durch ein schriftliches Certificat dazu autorisirt worden. Doch ist er daran nicht gebunden, wenn der Matrose ein Certificat über seine Entlassung von seinem vorigen Capitain beibringt, oder wenn er sich in einem Zustande so dringender Noth befindet, daß er Seeleute auf diese Weise häuren muß, was eidlich erwiesen werden muß[63]). Positive Pflichten des Schiffsvolks sind[64]) die, den gesetzmäßigen Befehlen des Schiffers zu gehorchen, und auszuführen, was er als

---

62) Stat. 31. Geo. III. l. c. §. 1. 10.

63) Ueberh. Stat. 37. Geo. III. c. 73.

64) Das der Acte 37. Geo. III. c. 73. angehängte Formular des Hauscontractes, der zugleich als Musterrolle angesehen werden kann, enthält die hier aufgestellten Pflichten, die man daher als die gesetzlichen Verbindlichkeiten ansehen kann. Seltsam ist es, wie sowohl Abbot als auch Holt diese Lehre abfertigen.

nöthig vorschreiben möchte, zur Erhaltung des Schiffes und der Ladung alle Mühe anzuwenden, sich weder bey Tage noch bey Nacht zu weigern, ihre Schuldigkeit zu thun, das Schiff nicht zu verlassen, noch ans Land zu gehen, bevor die Reise beendigt und die Ladung gelöscht ist, ohne dazu von dem Schiffer Erlaubniß zu haben. Sie müssen die Ladung in Acht nehmen und haben allen Schaden, der durch ihre Nachlässigkeit; oder Untüchtigkeit (insufficiency) entsteht, zu ersetzen. Kein Officier oder Matrose darf am Lande übernachten, und überhaupt müssen sie sich ganz dem Dienste des Schiffes widmen, also alle Arbeiten, die, selbst in außerordentlichen Fällen, erforderlich sind, verrichten. Namentlich hat sich der Steuermann, wenn der Capitain stirbt, als den natürlichen Erben aller dessen Obliegenheiten anzusehen [65]). Die Gage des Schiffsvolks bestimmt sich nach dem Hauercontract, gegen welchen keine abweichende Verabredung geltend gemacht werden kann, selbst wenn diese das Versprechen einer außerordentlichen Zulage für Dienste enthielte, die ein Seemann dem Schiffe, auf welchem er dient, in der Noth geleistet hätte, da auch dieß letztere dem Wesen des Contractes, nach welchem der Seemann alle seine Kräfte dem Schiffe widmen soll [66]), widerstreitet. Das englische Princip geht dahin, daß die Reise vollendet und Fracht verdient seyn müsse, ehe der Seemann Gage verdient hat. Daraus folgt aber auch, daß, wenn ein Seemann aus und zu Hause gehäuert ist, oder die Reise in mehrere zerfällt, er seine Gage für die eine Reise verdient hat, sobald auf dieser Fracht gemacht ist. Er kann daher an dem Ende einer jeden derselben seine Gage fordern. Doch ist es jetzt gebräuchlich, in dem Hauercontracte zu bedingen, daß der See-

---

65) Sir Wm. Scott in dem Falle des Steuermanns Gront, Schiff Favorite, dessen Schiffer auf der Reise verstorben war. *Robinsons* admir. reports II. p. 232.

66) Sir Wm. Scott in dem Falle der Isabelle, Brand. *Robinsons* rep. II. p. 242. Eben so in Harris c. Watson (Peake rep. p. 72.), in Elsworth c. Wollmore (Espinasse rep. V. p. 84.), Stilk c. Meyrik (Campbell rep. II. p. 317.), Thompson c. Havelock (Campbell l. c. I. p. 527.)

mann seine Gage nicht solle fordern dürfen, bis das Schiff nach dem Ausgangshafen zurückgekehrt sey, und wo dieses geschehen ist, da werden alle Reisen, bis das Schiff zu Hause angekommen und dort entladen ist, für eine angesehen, so daß also das Schiff behalten zurückgekommen seyn und die Fracht verdient haben muß, wenn der Seemann seinen Lohn soll fordern können. Geht das Schiff verloren, oder wird es genommen, so verliert der Seemann seine Gage für die Reise, auf welcher dieß geschah. Dasselbe gilt in England in dem Falle, da ein Schiff im Laufe der Reise untüchtig geworden, und deßhalb seine Reise nicht hat fortsetzen können [67]). Wenn jedoch die Rheder willkührlich die Reise aufgeben, so müssen sie dem angenommenen Seemann seine volle Gage ausbezahlen. Eben so fordert er sie mit Recht in dem Falle, da das Schiff genommen und wieder genommen wurde, wenn er in demselben blieb, und die Reise mit demselben vollendete [68]), wogegen er sie verliert, wenn er aus dem Schiffe genommen war, und ein andrer in seine Stelle gehäuert werden mußte, und zwar, nach einer Entscheidung Sir Wm. Scotts, selbst dasjenige, was er vor der Aufbringung verdient hatte [69]). Auch wenn das Schiff durch eine Embargo an der Fortsetzung der Reise gehindert wird, erhalten sie ihre Gage für die ganze Zeit, und zwar, selbst wenn sie von dem Schiffe getrennt wurden, für die Zeit während der diese Trennung und ihr Aufenthalt gedauert, in so fern sie nur an das Schiff zurückgegeben wurden, und mit demselben weiter reis'ten [70]). Wird ein Seemann in des Königs

---

67) Entschieden in Eaken c. Thom (*Espinasse* rep. V. p. 6.) und in Abernethy c. Landale (*Douglas* rep. p. 539.)

68) Entschieden in Bergström c. Mills (*Espinasse* rep. III. p. 36.)

69) In der Sache der Friends, Bell, 11. Dec. 1801. (*Robinson* admir. rep. IV. 143.) Das Schiff war zwey Tage nach der Ausfahrt genommen, und darauf wieder genommen. Der Matrose, der seine Gage forderte, war aber aus dem Schiffe genommen und als Gefangener nach Frankreich geführt gewesen, weshalb er das wiedergenommene Schiff nicht nach seinem Bestimmungsort hatte bringen helfen.

70) Unter andern während des Russischen Embargo unter Paul 1801. ent-

Dienst gepreßt, so hat er die, bis zu dem Augenblicke, da dieß geschieht, verdiente Gage zu fordern [71]). Wird ein Seemann auf der Reise krank, so erhält er seine volle Gage, was als stillschweigende Contractsbedingung angesehen wird [72]). Seeleute auf fremden Schiffen werden in allem nach den Gesetzen und Gebräuchen ihres Landes beurtheilt. Von allen, an Bord englischer Schiffe gestorbenen Seeleuten muß dem collector of the port bey Ankunft des Schiffes eine Liste eingereicht, ihr Nachlaß aber dem Einnehmer der six penny duty von Greenwich Hospital ausgekehrt werden, damit dieser ihn den Erben aushändige. Geschieht die Auskehrung nicht innerhalb dreyer Monate nach der Ankunft, so verfällt der Schiffer in eine Strafe von 50 Pfund und dem doppelten Betrag der schuldigen Gage. Doch müssen die Erben dieses Geld, innerhalb dreyer Jahre nach der Auskehrung, von dem Einnehmer abfordern, widrigenfalls sie ihren Anspruch verlieren und der Nachlaß an das Seemanns-Hospital des Hafens, zu welchem das Schiff gehört, verfällt, oder, wo ein solches sich nicht befindet, nach Gutdünken des Magistrats der Grafschaft unter die alten und kranken Seeleute dieses Hafens vertheilt wird [73]). Den Seeleuten haftet für ihre Gage das Schiff, und zwar gehen sie allen dinglichen Forderungen, selbst der Bodmerey, vor. Merkwürdig ist dabey, daß dieses streng auf die Seeleute beschränkt ist, und daß der Capitain kein dingliches Recht an das Schiff hat, dasselbe also auch nicht im Admiralitätsgerichte arrestiren kann, sich vielmehr allein mit einer persönlichen Klage an seine Rheder halten muß [74]). Aber auch die Seeleute können nur nach geschehener Entladung am

---

schieden durch den court of kings bench und bestätigt durch das Haus der Lords in Johnson c. Broderick (*East* rep. IV. p. 566.)

71) Stat. 2. George II. c. 36. Ueber die Pflichten des Schiffers, wenn ein königl. Officier ihm an Bord kommt, um Matrosen zu pressen, äußert Sir Wm. Scott einiges in dem Falle des Jack Park, Little (*Robinson* l. c. IV. p. 308.)

72) So in Abernethy c. Laudale (*Douglas* reports p. 539.)

73) Stat. 37. George III. c. 73. §. 7. 8.

74) So in Sachen Smith c. Plummer.

Löschplatze, und wenn sie bey der Löschung nicht arbeiteten, erst in 20 Tagen von dem Schiffer ihre Gage fordern [75]), was jetzt von der Ankunft und Entlöschung nach der Rückkehr in den Ausgangshafen verstanden wird. Dann aber haben sie nach einem neueren Gesetze [76]) auch noch das Privilegium eines schleunigen Processes, indem die Friedensrichter autorisirt sind, über Gage zu entscheiden, und von deren Ausspruch nur Berufung an das Admiralitätsgericht innerhalb 7 Tagen statt findet, was jedoch in Irland und Schottland nicht gilt. Die Privilegien der Seeleute verjähren in 6 Jahren, die aber für Abwesende, Geisteskranke, Minderjährige und Gefangene von dem Tage ihrer Rückkehr, Genesung, Volljährigkeit oder Befreiung an laufen [77]). War aber der Hauercontract nicht in Form eines simplen Agreement, sondern als ein feierliches Instrument (deed) gemacht, so tritt auch die zwanzigjährige Verjährung ein [78]). Von den Verbrechen und Vergehen der Seeleute ist noch folgendes zu bemerken: Von eigentlichen See-Verbrechen kennt man nur folgende: 1) Zerstörung des Schiffes durch Wegsetzen, Verbrennen oder auf andere Weise ist als felony mit dem Tode without the benefit of clergy zu bestrafen, und gleiche Strafe soll jeder Theilnehmer an solchem Verbrechen, so wie der autor criminis erleiden [79]). 2) Wer mit

---

75) So das Formular des Hauercontracts im Anhange zu **Stat. 37. Geo. III. c. 73.** Die Acten **2. Geo. II. c. 36.** und **31. Ceo. III. c. 39.** hatten überhaupt eine Frist von **30** Tagen nach der Einclarirung am Zollhause festgesetzt.

76) **Stat. 59. Geo. III. c. 58.** (v. **2.** July **1819.**)

77) **Stat. 4. Ann. c. 16. §. 16. — 19.**

78) ***Holt*** **system I. p. 467.** und ***Abbot*** **treatise 451.** f. Aber beide ohne Entscheidungen.

79) **Stat. 43. Geo. III. c. 113.** welches die früheren Statuten aufhebt und resp. in eine zusammenfaßt. — Zum Verständniß möge hier eine kurze Erklärnng stehen, die eigentlich nicht hieher gehört. **Felony** ist ursprünglich jedes Verbrechen, welches, gleichviel, was sonst die Strafe war, Verlust alles Vermögens nach sich zog. Jetzt bedeutet das Wort fast allgemein, wo es als Bezeichnung einer Handlung behandelt wird, (also nicht **it is felony**, sondern **is deemed felony**), daß die Folge dieser Hand-

einem Schiffe davon geht, oder Meuterey (mutiny) unter dem Schiffsvolke veranstaltet, wird ebenfalls als felon without the benefit of clergy bestrafet [80]). 3) Auf gleiche Weise wird derjenige behandelt, der mit einem ihm anvertrauten Schiffe durchgeht, und Seeräuber wird, oder das Schiff freiwillig Seeräubern überliefert, oder den Schiffer durch körperliche Gewalt an der Vertheidigung hindert (who „shall lay hands upon his captain to prevent him from fighting in his defence") oder den Capitain einsperrt und revoltirt [81]). 4) Wenn ein Schiffer sein Schiff nicht gegen Seeräuber vertheidigt, so wird er unfähig, jemals wieder ein britisches Schiff zu commandiren; der Seemann, der sich weigert, auf Befehl des Schiffers zu fechten, verliert seine Gage und was er etwa an Gütern im Schiffe hat, und wird überdieß mit einer Gefängnißstrafe von höchstens 6 Monaten bey harter Arbeit bestraft [82]). 5) Wenn ein Schiffer außer Landes einen Seemann mit Gewalt am Lande läßt (shall force any man on shore) soll er 6 Monate Gefängniß erleiden [83]) 6) Der Schiffer, der der Rhederey absichtlich (wilfully) das Register vorenthält, verfällt in eine Strafe von 100 Pfund, und wenn er sie nicht in zweymal 24 Stunden bezahlt, in eine Gefängnißstrafe

---

lung eine Todesstrafe sey, womit Confiscation des Vermögens verbunden ist. — Benefit of Clergy oder privilegium clericale scheint in England ursprünglich eine Art jus asyli gewesen zu seyn. Jetzt ist es das Recht des Verbrechers einmal (also nicht, wenn er verurtheilt wird, nachdem er es bey einer früheren Verurtheilung schon einmal in Anspruch genommen hatte), Verwandlung der Todesstrafe mit Confiscation in irgend eine andere Strafe, als Brennen in der Hand, Transportation ꝛc. verlangen zu können. Dieses Recht hat jetzt jeder, auch der felon, nur nicht bey Verbrechen, denen eine Parlamentsacte es abspricht, und dieß sagen die Worte „without the benefit of clergy." Ueber das Nähere verweise ich auf *Blackstones* commentaries. und diejenigen denen diese nicht zur Hand sind, auf *Gifford* abridgement, London 1820. book IV. cap. 28.

80) Stat. 11. 12. William III. c. 7.

81) Stat. 6. Geo. I. c. 19.

82) Stat. 18. Charles II. c. 6. Stat. 22. 23. Charles II. c. 11.

83) Stat. 11. 12. William III. c. 7. §. 18.

von mindestens 6 und höchstens 12 Monaten [84]). Kleinere Vergehen des Seemannes werden mit einem Abzuge an der Gage, Desertion, für welche aber schon 24stündige Abwesenheit gilt, mit dem Verluste der ganzen Gage bestraft. Die Gewalt des Schiffers ist hier die des Lehrherrn über seine Lehrlinge, er kann daher auch eine mäßige und heilsame (salutary, der Gesundheit nicht nachtheilige?) Züchtigung über sie verhängen, aber keine förmliche Strafe. Vielmehr muß er den Verbrecher, den er aber, selbst in Eisen, fesseln kann, dem Admiralitätsgerichte, oder wenigstens dem Friedensrichter (der die erste Instruction hat) übergeben [85]). Noch ist der Sorgfalt der englischen Regierung für die Verpflegung kranker Seeleute zu erwähnen. Jeder Matrose, mit Ausnahme der Fischer, der Lootsen, Küstenfahrer und der Seeleute der Ostindischen Compagnie, bezahlt monatlich 6 Pence aus seiner Gage an die Charité (charity) der eine Corporation von Kaufleuten vorsteht, welche aus dem Fond derselben die Wittwen und Kinder im Dienste getödteter oder ertrunkener Seeleute, die Kinder jedoch sofern sie nicht blind, lahm, oder sonst körperlich schwach sind, nur bis zum 14ten Jahre, unterstützt, auch den im Dienst alt gewordenen (worn out) und durch Krankheit, Wunden oder sonstige Zufälle schwach gewordenen Seeleuten, jedoch nur, wenn sie mindestens 5 Jahre gefahren, und in dieser Zeit ihren monatlichen Beitrag bezahlt haben, Pension giebt. Kranke werden überdieß in Greenwich-Hospital verpflegt [86]). Seeleute, die im Auslande zurückgeblieben sind, sollen von den brittischen Consuln oder Ministern täglich sechs Pence erhalten, und mit der ersten Gelegenheit nach Hause geschickt werden. Jeder Schiffer ist verpflichtet, für jede

---

[84]) Stat. 28. Geo. III. c. 34. §. 13. 14. Stat. 34. Geo. III. c. 68. §. 18. Das wilfully soll wohl dahin gehen, daß er die Auslieferung weigert, wo er zu derselben im Stande ist. Wenigstens schließen beyde Acten ausdrücklich die Strafe aus, wo das Register verlegt oder verloren ist.

[85]) Stat. 39. Geo. III. c. 37. Stat. 43. Geo. III. c. 160. §. 78.

[86]) Stat. 8. Geo. I. c. 24. Stat. 8. Geo. II. c. 29. §. 10. Stat. 20. Geo. II. c. 38.

100 Tonnen, die sein Schiff groß ist, vier solcher Seeleute mitzunehmen, und erhält dafür von den commissioners of the navy täglich sechs Pence für jeden [87]).

Nordamerica. — Der Schiffer muß mit den Seeleuten einen schriftlichen Contract machen, sobald er mit einem Schiffe von 50 Tonnen oder darüber außer Landes, oder auf Küstenfahrten ausgeht. In dem Contracte muß ausdrücklich angeführt seyn: 1) Die Reise für welche sie angenommen. 2) Die Dauer für welche [88]). Dabey werden die Worte des Gesetzes „term or terms of time" so verstanden, daß wenigstens irgend eine Bestimmung angegeben seyn muß. Die Bezeichnung „from Baltimore to Curaçao and elsewhere" genügte in einem Falle nicht, und wurden die Worte „and elsewhere" als zu unbestimmt pro non scriptis gehalten [89]). 3) Die Gage. Das Gesetz fordert diese Angabe zwar nicht ausdrücklich, aber es scheint daraus ihre Nothwendigkeit zu folgen, daß gerade die Strafe für den Schiffer, der nicht schriftlich contrahirte, die ist, daß er den Matrosen die höchste Gage, die in dem Hafen der Annahme während drey vorhergehender Monate für dieselbe Reise bezahlt ist, geben muß. 4) Am Fuße des Contractes soll ein Memorandum seyn, welches den Tag und die Stunde benennt, wann die Leute an Bord kommen sollen. Der Hauercontract (articles of agreement) besteht hier neben der Musterrolle (list of persons, shipping paper) welche ein Verzeichniß der an Bord befindlichen Leute, nach ihrer Qualität und den Bedingungen, unter denen sie angestellt sind, enthält. Für jede Stunde, die ein Seemann zu spät an Bord kommt, verliert er eines Tages Gage [90]). Das Recht des Schiffers, ungehorsame Seeleute mäßig zu züchtigen, ist auch hier anerkannt, doch muß er selbst sich eines angemessenen anständigen Betragens gegen

---

87) Stat. 2. Geo. II. c. 14. (2 Stat. 1. Jahr). Stat. 11. 12. William III. c. 7.

88) Act of congr. 20. July 1790. c. 29. (U. S. L. I. p. 178. sq.) sect. 1.

89) S. *Story* l. c. p. 464.

90) Act. 1790. l. c. sect. 2.

dieselben befleißigen [91]). Das Recht, einen Matrosen wegen schlechten Betragens abzudanken, steht ihm zwar gleichfalls zu, doch muß das Betragen schon sehr schlecht seyn. Wegen geringerer Vergehen kann ein Matrose nicht abgedankt werden [92]). Ueberall, wo der Schiffer befugt war, den Seemann abzudanken, verliert letzterer sein Recht auf Gage [93]); doch reviviscirt sein Recht, wenigstens nach der Meinung des Richters Davis [94]) durch ein Versprechen des Schiffers, ihm zu verzeihen, und im Falle einer Desertion dadurch, daß er wieder an Bord aufgenommen wurde [95]). Wenn ein Officier oder Seemann ohne Erlaubniß des Schiffers oder commandirenden Officiers von Bord geht, so muß dieß im Journale angemerkt werden. Kehrt er dann innerhalb 48 Stunden zu seiner Pflicht zurück, so verliert er für jedes Tages Abwesenheit dreyer Tage Gage; wenn er aber länger wegbleibt, büßt er alle verdiente Gage und alle seine an Bord befindlichen Sachen ein, und muß dem Schiffer allen Schaden, den er directe durch seine Abwesenheit, oder dadurch, daß er einen anderen in seine Stelle häuren müssen, erleidet [96]) erstatten, die öffentliche Strafe (Gefängniß im Correctionshause oder der Goal) vorbehalten [97]). Seine Gage hat ein Seemann zu fordern, sobald die Reise beendigt und die Ladung oder der Ballast an dem letzten Löschplatze völlig ausgeladen ist [98]); wiewohl es scheint, als ob

---

91) Abbot by *Story* p. 191.

92) *Story* l. c. p. 193.

93) Dieß ist ausgesprochen in Whitton c. brig Commerce wegen Desertion; in Thorne c. White, wegen eines thätlichen Angriffes gegen den Schiffer; in Black c. ship Louisiana, wegen grober Dienstvernachläßigung; in Relf c. ship Maria, wegen meuterischen Betragens; in Dixon c. ship Cyrus wegen Ungehorsams. *Story* l. c. p. 525.

94) In Massachusetts. Die Leute waren in diesem Falle, Johnson and others c. ship Eliza, eines Versuchs zu revoltiren überwiesen. *Story* l. c.

95) Whitton c. Brig Commerce. *Story* l. c. p. 524.

96) Act 20. July 1790. l. c. sect. 5.

97) Sect 7. eod.

98) Act. 20. July 1790. l. c. sect. 6. Giles c. Brig Cynthia, Millet c. Stephens.

es Princip sey, daß bey einer Reise von einem fremden Hafen nach Hause, die Gage mit der Ankunft verdient sey, und daß die Leute nicht schuldig seyen, beym Löschen zu helfen; wozu sie, so wie zum Laden in dem fremden Hafen bey Verlust der Hauer verbunden sind [99]). Die Lehre von der Volkshauer ist im Ganzen dieselbe, wie in England. Fracht ist auch hier die Mutter der Volkshauer, und letztere wird nicht bezahlt, wenn das Schiff die erstere nicht erhält [100]), und zwar selbst dann nicht, wenn der Rheder die Fracht versichert hatte, und von dem Assecuradeur ersetzt erhielt [101]). Wenn also Schiff und Fracht während der Reise verloren geht, so ist das Recht der Seeleute erloschen; aber dieses verbleibt ihnen, sobald etwas geborgen ist; also auch, wenn die Fracht der Ausreise gesichert ist, das Recht auf die Gage für diese [102]) wenn das Schiff auf der Rückreise bleibt; nicht minder, wenn die Fracht voraus bezahlt war [103]). Dabey ist es in den Gerichten ausgesprochen, daß die Clausel in dem Hauercontract, daß keiner ein Recht auf Gage oder auch nur einen Theil derselben haben solle, „until the ship arrive at the above mentioned port of discharge" und ähnliche keinen anderen Sinn habe, als den Ort und die Zeit der Bezahlung zu bestimmen, aber das Recht der Seeleute an sich nicht verändere [104]). Unterbleibt die Reise ganz, so erhalten hier die Seeleute eine angemessene Entschädigung, deren Belauf aber von dem richterlichen Ermessen abhängt [105]).

---

99) Meinung des judge Peters in Hastings c. ship happy return. S. auch *Story* l. c. p. 505 sq.

100) Hoyt c. Sims, Taylor c. the Cato, Giles c. Brig Cynthia etc. S. Abbot by *Story* p. 507.

101) M'Quick c. ship Penelope. *Story* l. c. p. 507.

102) Johnson c. Brig Waltersdorf. *Story* l. c. p. 484.

103) *Story* l. c.

104) Die in dem Text angeführten Worte waren in dem Hauercontracte der in Johnson c. Sims zur Sprache kam, gebraucht. In Millet c. Stephens „until the arrival of said vessel at Beverly or her port of discharge and cargo delivered." In beyden wurde dem oben angegebenen Principe gemäß gesprochen. S. auch *Story* l. c. 487 sq.

105) Wolf c. Brig Order. *Story* l. c. p. 191.

Geht aber die Reise zurück, nachdem sie einmal angefangen war, so erhält die Equipage ihre volle Hauer [106]). Wird ein Seemann mit Unrecht entlassen, so wird ihm der Schiffer zum Schadenersatz verpflichtet. Wird ein Schiff im Auslande verkauft, und willigt ein Matrose, der in den vereinigten Staaten zu Hause gehört [107]), ein, sich dort verabschieden zu lassen, so muß der Schiffer dem dortigen Americanischen Consul, oder dem als solchen fungirenden die list of persons produciren, und für jeden so entlassenen Seemann die Gage von drey Monaten an den Consul ꝛc. bezahlen. Davon erhält der Seemann zwey Drittel ausbezahlt und ein Drittel wird einbehalten und zum Besten eines Fonds verwendet, aus dem die Passage von Seeleuten, die nach den Ver. St. zurückkehren wollen, bestritten wird [108]). Wird ein Schiff aufgebracht, so muß der Seemann bey demselben bleiben, bis ein Urtheil es den Captoren adjudicirt. Verläßt er es, so gilt dieß für Desertion und macht ihn seiner Gage verlustig, es müßte denn seyn, daß an Bord keine Mittel zu seiner Subsistenz sind, oder der Captor ihn dort nicht läßt. Wird ein Schiff condemnirt, so behalten die Seeleute ihr Recht auf die bis dahin verdiente Gage [109]). Wird ein vom Feinde genommenes Schiff wieder genommen oder sonst befreyt, so erhält selbst derjenige Matrose, der von den Captoren aus dem Schiffe genommen war, seine volle Gage [110]); auf welche ihm jedoch in Anrechnung gebracht wird, was er während

---

106) **Moran c. Baudin, Quick c. ship Penelope, Hindman c. Shaw.** *Story* **l. c. p. 493. 508.** Auch in dem Falle, da das Schiff sich nicht seetüchtig ausweiset, was gerade in **Hindmann c. Shaw** der Fall war, wird so entschieden; was daher eine merkliche Abweichung von dem englischen Rechte (oben Seite **309.**) ist.

107) Das Gesetz (Note **108.**) sagt „**a seaman or mariner, a citizen of the United states**“ der Bürger der V. S. ist. Ob man die Acte so sehr restringiren muß?

108) **Act of Congress 28. Febr. 1803. ch. VI. (U. S. L. VI. p. 206.) sect. 3.**

109) Entschieden in **Boardmann c. Brig Elizabeth.** S. *Story* l. c. **p. 512.**

110) Entschieden in **Hart c. Ship little John, Howland c. Brig Lavinia.**

der Trennung etwa verdient hat [111]). Auch muß er nicht im Stande gewesen seyn, wieder zu dem Schiffe zu kommen. War dieß der Fall, so erhält er Gage nur bis zu dem Zeitpunkte in welchem er dazu im Stande gewesen wäre [112]). Doch muß hier die Gage zu dem Berglohn beytragen [113]), wenn solches bezahlt werden muß. Hinsichtlich der Frage, welchen Anspruch die Erben eines verstorbenen Seemannes haben, ist das Princip nicht überall gleich. Der Gebrauch in Massachusetts, nach welchem auch der district-court gesprochen [114]), ist, ihnen die Gage bis zu dem Augenblicke des Todes zu geben. In Pensilvanien dagegen wurde ihnen volle Hauer für die ganze Reise bewilligt [115]), was in einem Falle von dem Circuit-Court der vereinigten Staaten bestätigt wurde [116]). Der Schiffer ist für die Bezahlung der Gage verantwortlich, selbst wenn das Schiffsvolk durch die Rheder angenommen war [117]); und Schiff und Fracht ist dafür verhaftet. Das dingliche Recht (lien) des Schiffsvolks geht allen Ansprüchen, selbst der Bodmerey, vor [118]). Auch in den vereinigten Staaten ist für die Verpflegung der Seeleute gesorgt. Um den Fond dazu zu erhalten, ist verordnet, daß jeder Seemann monatlich 20 Cents dazu beytragen muß. Der Fond steht unter dem Präsidenten und von ihm angestellten Directoren [119]). Das Princip, daß ein im Dienste verletzter Seemann auf Schiffskosten curirt werden müsse, scheint in America nicht recht Eingang gefunden zu haben. Nur wenn kein Medicinkasten an Bord befindlich war, muß der Schiffer

---

111) Entschieden und in oberer Instanz bestätigt in Singstrom c. schooner Hazard. S. *Story* l. c. p. 512.

112) Boardmann c. Brig Elizabeth. *Story* l. c.

113) So in Howland c. Brig Lavinia. *Story* l. c. p. 511.

114) In Natterstrom c. Ship Hazard.

115) Walton c. Ship Neptune, Scott c. Brig Greenwich.

116) Jackson c. Sims. Ueberh. *Story* l. c. p. 478 sqq.

117) Brooks c. Dorr. *Story* l. c. p. 540.

118) Entschieden in Blaine c. Ship Charles Carter. *Story* l. c. p. 539.

119) Acts of Congress 28. March 1796. ch. 36. 16. July 1798. ch. 94. 2. March 1799. ch. 142. 3. May 1802. 28. Febr. 1803. ch. 62.

Arztlohn und Arzeney bezahlen. Sind Americanische Seeleute im Auslande in Noth, so muß ihr Consul ihnen Unterhalt nnd Passage auf Kosten der vereinigten Staaten schaffen. Jeder Schiffer muß, gegen Bezahlung von höchstens 10 Dollars für jede Person, per 100 Tonnen Last seines Schiffes zwey derselben einnehmen und nach den vereinigten Staaten bringen, bey 100 Dollars Strafe. Doch müssen diese Leute arbeiten, so viel sie können [120]). — Verbrechen der Seeleute anlangend, bemerke man: Absichtliches Verderben, Wegsetzen oder sonstiges Zerstören eines Schiffes, welches das Eigenthum eines anderen ist, wird mit dem Tode bestraft. Dieselbe Strafe trifft den Eigenthümer, der sein Schiff vernichtet, sobald dieß in der Absicht, die Interessenten der Ladung, Miteigner, oder die Versicherer dadurch zu benachtheiligen, geschieht [121]). Jedes Verbrechen, welches am Lande begangen, Todesstrafe nach sich ziehen würde, wird gleichfalls mit solcher bestraft, wenn es auf offnem Meere oder in Gewässern, die nicht zu dem Gebiete eines besonderen Staates [122]) gehören, begangen wurde. Todesstrafe tritt ferner ein, wenn einer Mord oder Raub begeht, wenn er mit einem Schiffe oder mit Waaren zum Werthe von 50 Dollars räuberisch oder wie ein Felon (piratically and feloniously) durchgeht, oder dasselbe freywillig einem Räuber überläßt, wenn ein Seemann revoltirt, oder Hand an den Commandeur legt, um ihn an der Vertheidigung des Schiffes und der Ladung zu hindern [123]). Todschlag (manslaughter) oder Versuch die obigen

---

120) Act of congress 28. Febr. 1803. ch. 62. sect. 4.

121) Act of 26 March 1804 ch. 40. (U. S. L. VII. p. 126.) sect 1. 2. In dem Falle der vereinigten Staaten gegen Richard Johns in dem Circuit-court wurde dabey das Zerstören („destroy") für den generischen Ausdruck erklärt, von welchem das Wegsetzen („cast away") eine species ist, und welches die Bedeutung hat, ein Schiff verloren gehen machen, so daß es durch gewöhnliche Mittel nicht wieder erlangt werden kann („an act as causes a vessel to perish or be lost, so as to be irrecoverable by ordinary means").

122) Der Confederation? „out of the jurisdiction of any particular state."

123) Act 30. April 1790. ch. 9. (U. S. L. I. p. 145.) sect. 8.

Verbrechen zu begehen oder andre dazu zu verleiten, auch Ausrüstung von Schiffen, um mit Piraten Gemeinschaft zu haben, so wie Verbindung, Correspondenz ꝛc. mit solchen wird mit Gefängniß von höchstens drey Jahren und einer Geldbusse von höchstens 1000 Dollars belegt [124]). Bemerkenswerth ist das Princip hinsichtlich eines Verlusts von Gütern durch Nachlässigkeit oder Betrug der Seeleute (embezzlement). Kamen Güter weg, während keiner von ihnen an Bord war, so trifft sie kein Nachtheil [125]). Fällt aber die Schuld auf einen von ihnen, oder ist nicht auszumitteln, wen sie trifft, so müssen alle zu dem Verluste beytragen und sich ihren Beytrag von der Gage kürzen lassen [126]).

Oesterreich. — Das Schiffsvolk wird von dem Schiffer gewählt, wo möglich in Uebereinstimmung mit der Rhederey. Wenigstens zwey Drittheile der Equipage eines nationalen Schiffes müssen Oesterreicher seyn; nur in dringender Noth, die durch ein Attest des Consuls und die Aussage des ganzen Schiffsvolks erwiesen seyn muß, kann er andre, aber, wo es angeht, nur Unterthanen eines befreundeten Fürsten, nehmen. Es wird gewünscht, daß jedes Schiff über 100 Tonnen Last einen Schreiber mitnehme, doch ist es befohlen nur für den Fall, daß der Schiffer nicht schreiben kann [127]). Er soll geübte und erfahrne Leute aussuchen und schriftlich mit ihnen contrahiren [128]). Die Mannschaft hat er dann in dem dafür bestimmten Bureau aufzugeben, und hier wird eine Musterrolle in duplo ausgefertigt, und ihm ein Exemplar derselben ausgehändigt. In jedem Hafen, in welchem er ankommt, hat er diese Musterrolle dem Consul oder Viceconsul zu produciren, der auch etwaige Veränderungen, die aber der Schiffer ohne Noth

---

124) Act 30. April 1790. l. c. sect. 12.

125) Lewis c. Davis.

126) Crammer c. ship fair American. Knap c. brig Eliza & Sarah. Bradish c. ship friendship. Ueberh. *Story* l. c. p. 526 sq.

127) Editto politico di navigazione austr. 1774. Art. II. §. 6 — 8. art. III. §. 1. 2.

128) Editto politico art. VII. §. 15.

nicht vornehmen darf, darauf bemerkt [129]). Wegen des Beweises der Nationalität der Schiffsleute ist verordnet, daß jeder seinen Taufschein bey sich haben solle [130]). Kein Schiffer soll dem andern seine Leute abzuspannen suchen, bey 40 Gulden Strafe [131]). An dem bestimmten Tage sollen sich die Seeleute an Bord einfinden, bey Strafe, die ganze Reise ohne Gage machen zu müssen. Traten ihnen Hindernisse entgegen, so haben sie diese dem Schiffer zeitig anzuzeigen [132]). Die in einem Oesterreichischen Hafen angenommenen Seeleute müssen auch wieder nach diesem zurückkehren. Sie dürfen in fremden Häfen weder ihren Abschied fordern, noch kann er ihnen ertheilt werden, selbst wenn die Zeit für welche sie engagirt waren, abgelaufen ist; es müßte denn seyn, daß rechtmäßige Hindernisse eingetreten wären, welche aus dem schriftlichen Abschiede, den ihnen der Schiffer zu geben hat, (biglietto di congedo del capitano) erhellen müssen. Wer desertirt, verliert seine ganze Gage und fällt überdieß in körperliche Strafe [133]). Ohne ausdrückliche Erlaubniß des Schiffers soll keiner ans Land gehen bey 12 Fl. und im Falle der Wiederholung bey Arreststrafe; sie dürfen aber auch, wo sie die Erlaubniß erhielten, nicht am Lande über Nacht bleiben, bey gleicher Strafe [134]). An Bord müssen sie immer alert seyn; wer auf der Wache ist und einschläft, fällt in eine Geldstrafe von sechs Gulden, und wer dieß bemerkt, ohne es dem Schiffer anzuzeigen, in drey Gulden [135]). Das Schiffsvolk soll sich nicht unterstehen, sich eigenmächtig Lebensmittel zu bedienen. Wird ihnen nicht zur bestimmten Zeit gereicht, was ihnen zukommt, so sollen sie es bescheiden und artig dem Schiffer anzeigen, dabey aber keinen Tumult oder Aufruhr veran-

---

129) Editto 6. Ottob. 1759. Circolare governiale a tutti i ces. reg. consoli 5. gennajo 1799.

130) Editto 1759. art. 9.

131) Editto politico 1774. art. II. §. 9.

132) Editto politico Art. VI. §. 1.

133) Ed. pol. ibid. §. 2. 3.

134) Editto politico art. VI. §. 4. 5.

135) §. 6. eod.

lassen, selbst dann nicht, wenn ihre Anzeige ohne Erfolg blieb; wiewohl sie das Recht haben, sich bey dem Consul oder Viceconsul zu beschweren, der ihnen eine Geldentschädigung zu verschaffen hat [136]). Sie sollen ihre ganzen Kräfte dem Schiffe widmen, zu jeder Zeit, an jedem Orte, in See und am Lande bereitwillig zum Dienste und Nutzen des Schiffes, der Ladung seyn, alle Arbeiten verrichten. Wer, den Fall, wo nach Erklärung des Schiffers und seiner Officiere, Rettung des Schiffes unmöglich ist, ausgenommen, dasselbe in Zeit der Gefahr verläßt, soll den Umständen gemäß, exemplarisch bestraft werden [137]). Sie sollen weder Stich- noch Feuer-Gewehr mitnehmen, und alle Excesse vermeiden [138]). Wird ein Matrose krank, so kann der Schiffer ihn, in Uebereinstimmung mit seinen Officieren, an ein bewohntes Land setzen, muß ihn aber bey Leuten von gutem Rufe unterbringen und für seine Heilung und Pflege sorgen, und zwar auf Kosten des Schiffes, wenn er in dessen Vertheidigung oder Dienst verwundet wurde [139]). Kein Schiffsvolk darf mehr als seine Bagage an Gütern an Bord bringen, ohne Fracht dafür zu bezahlen, es müßte denn seyn, daß ihm, bey seiner Annahme, ein bestimmtes als Führung freygegeben wäre [140]). Die Lehre von der Volkshauer ist hier am ausführlichsten. Die Gage des Schiffers fängt an zu laufen an dem Tage, an welchem er angesetzt ist und zwar bis zu dem Tage, an welchem er effective verabschiedet wird, oder an welchem das Schiff gänzlich verunglückt oder genommen wird [141]). Das Schiffsvolk erhält eines, bey langen Reisen zweyer Monate Gage auf die Hand; doch ist eine lange Reise jede, die über das Adriatische Meer hinausgeht [142]). Sonst wird die Gage bey der

---

136) Editto politico 1774. l. c. §. 7.

137) *Ibid.* §. 8. 12. Ordinanza 1756.

138) Editto politico art VI. §. 15.

139) *Ibid.* art. VI. §. 9. 10.

140) Editto politico art. VII. §. 13. 14.

141) *Ibid.* art. VII. §. 1 — 3.

142) Art. 19. eod. Es versteht sich, daß die Distanz des Adriatischen Meeres nur als Norm gilt bey Schiffen, die von Triest oder dem Oesterr. Küstenlande abgehen.

Rückkehr in einen Oesterreichischen Hafen bezahlt, und zwar nach dem Hauercontracte und dem Schiffsbuche, in deren Ermangelung das Schiffsvolk zur eydlichen Erhärtung gelassen wird [143]). Stirbt ein Matrose an Bord und im Dienste des Schiffes, so erhalten seine Erben einen proportionellen Theil der Gage, der bey der Ankunft im Hafen von dem Consul oder Viceconsul, und in deren Ermangelung von den Schiffsofficieren nach der Billigkeit geschätzt wird [144]); nämlich die Erben eines monatweise engagirten Matrosen seine volle Gage bis zu dem Tage seines Todes, die eines für die Reise angenommenen, die Hälfte der stipulirten Gage, wenn er auf der Ausreise, und das Ganze, wenn er auf der Rückkehr starb. Fuhr er zu einem Antheil an der Fracht, so erhalten die Erben seinen ganzen Antheil; aber in allen drey Fällen haben sie keinen Anspruch, wenn der Sterbefall vor dem Anfange der Reise eintrat, und alles wird ihnen wohl nur nach Abzug der Begräbnißkosten ausgekehrt, die die Rhederey nur trägt, wenn der Nachlaß des Verstorbenen dazu nicht hinreicht [145]). Auch der Schiffer erhält nur dasjenige, was ihm ausdrücklich im Contracte zugesichert ist; sonst kommt ihm selbst dasjenige, was Schiffer sonst nach gemeinem Gebrauche sich anzueigen pflegen (als Caplaken, Gratification?), nicht zu [146]). Ein Seemann, der sich zum Dienste untüchtig ausweist, hat gar keinen Anspruch auf Gage, wiewohl er unterwegs gespeist werden muß [147]). Auf wirkliche Ausbezahlung der Gage kann das Schiffsvolk überhaupt erst 15 Tage, nachdem das Schiff in dem österreichischen Hafen zugelassen und nachdem die Fracht eingegangen ist, dringen. Wird die Bezahlung länger verzögert, so läuft die Gage bis zum Tage ihre Befriedigung fort, und können sie vereint oder einzeln gegen den Schiffer klagen [148]). Wird die Reise nicht vorgenommen, so erhalten die

---

143) Editto politico art. VII. §. 4. 15.
144) *Ibid.* §. 8. 9.
145) *Ibid.* §. 37 — 41.
146) *Ibid.* §. 12.
147) §. 18. eod.
148) Editto politico 1774. art. VII. §. 21.

monatweise engagirten Officiere und Matrosen den verdienten Lohn, die für die Reise angenommenen aber ein Viertheil der stipulirten Gage; war aber die Reise schon begonnen, so erhalten, wenigstens die für die Reise gemietheten, ihre volle Hauer, die anderen aber für die ganze Zeit ihres Engagements [149]), und wenn sie im Auslande sind, so viel Geld, daß sie zur See nach einem österreichischen Hafen zurückkehren können. Wird durch Schuld der Rheder, Befrachter oder des Schiffers die Reise verlängert, so erhalten die für die Reise angenommenen Seeleute eine Zulage nach dem Verhältniß der Verlängerung. Wird aber die Reise durch höhere Gewalt verlängert, so erhalten sie nur die stipulirte Gage, wogegen auch im Falle einer Abkürzung (und zwar hier ohne Unterschied weswegen sie geschieht) ihnen kein Abzug gemacht wird. Eben so erhalten sie nur die verdiente Gage und Reisegeld um zu Wasser nach einem österreichischen Hafen zurückzukehren, wenn die Reise durch höhere Gewalt verhindert wird. Die, welche für einen Theil an der Fracht fahren, theilen überhaupt das Schicksal des Schiffes [150]) und haben wohl nur Schadensansprüche an denjenigen, dem sie eine Schuld nachweisen können. Im Falle das Schiff genommen oder gänzlich verloren wird, verlieren Officiere und Seeleute allen Anspruch auf Gage, brauchen aber nicht zurückzugeben, was sie auf die Hand erhalten; doch müssen ihre Consuln sie möglichst unterstützen, besonders ihnen Geld zur Reise geben. Auch haben sie ein Vorrecht an dem Geborgenen, aus welchem sie vor allen Gläubigern befriedigt werden, so wie auch die auf Antheil an der Fracht fahren, ihren Theil an derjenigen Fracht erhalten müssen, die die Rheder für geborgene

---

149) §. 22 .23. eod. Die Worte des Gesetzes sind: „dovra agli ufficiali e marinari inggagiati a viaggio sodisfarsi l'intiero salaro, come se il viaggio fosse consumato, ed a quelli arruolati a mese, il salaro per l'intiero tempo del loro ingaggio;“ das läßt die Berechnung der Gage für die, welche monatweise fahren, sehr im dunkeln. Es scheint wohl, als ob auch hier die ganze Gage für die Zeit, die die Reise hätte dauern können, gemeint sey.

150) Editto politico 1774. art. VII. § 24 — 29.

Güter empfangen [151]). Wird ein Schiffer, Officier oder Seemann gefangen genommen, selbst bey der Vertheidigung des Schiffes, so sind Rheder und Befrachter nicht schuldig, sein Lösegeld zu bezahlen. War er aber im Dienste des Schiffes und abgesondert von demselben in See oder ans Land geschickt, so muß dieses, und auch die Ladung, wenn seine Sendung sie betraf, bis zur Summe von 200 Gulden zu seiner Auslösung contribuiren [152]). Wird ein Seemann ohne genügende Ursache verabschiedet, so erhält er, wenn die Reise schon angefangen hatte, die ganze Hauer, und den dritten Theil derselben, wenn es vor Anfang der Reise geschah [153]). Das Schiffsvolk hat für seine Gage eine specielle privilegirte Hypothek an Schiff und Fracht [154]), und contribuirt nicht zur Havariegrosse, ausgenommen, wo sie entstand durch Rancionirung des Schiffes [155]). — Stirbt ein Seemann oder Passagier an Bord während der Reise, so kann der Schreiber und, in dessen Ermangelung, der Schiffer sein Testament entgegennehmen, welches volle Kraft hat, wenn zwey Personen, die nicht näher als im dritten Grade mit ihm verwandt sind, es als Zeugen mitunterschreiben [156]). Ueber den Nachlaß eines verstorbenen Seemannes muß der Schreiber, oder in dessen Ermangelung der Schiffer ein genaues Inventarium errichten, welches er, nebst dem Nachlasse, den Erben durch das Mittel der Consulatscanzley zukommen läßt, oder der ordentlichen Obrigkeit übergiebt. Stirbt ein Kaufmann, Cargadeur oder Passagier, und sind über dasjenige, was er bey sich hat, Connossemente gezeichnet, so wird es im Bestimmungshafen an den im Connossemente genannten Destinatair abgeliefert, sonst gleichfalls entweder dem Consul oder der Ortsbehörde übergeben [157]). Der

---

151) *Ibid.* §. 31 — 34.

152) §. 42. 43. eod.

153) §. 35. 36. eod.

154) §. 44. eod.

155) §. 45. eod.

156) Editto politico art. III. §. 10.

157) *Ibid* art. III. §. 11.

Schiffer kann wegen leichterer Vergehen das Schiffsvolk züchtigen. Wenn dieselben aber schwerere Verbrechen begehen, als Mord, Todtschlag (omicidio, assassinio), Gotteslästerung (bestemmia) u. dgl., muß er dem Consul die Anzeige machen, der den Proceß instruirt. Diese Instruction liegt dem Schiffer selbst ob, wenn er nach einem Hafen kommt, wo sich kein Consul befindet. Hier muß er sie mit seinen Officieren vornehmen, und an die Intendanz von Triest, oder an den Statthalter von Fiume oder an die superiorità von Buccari senden, und mit dem ersten dahin abgehenden Schiffe den Verbrecher an dieselbe Behörde schicken. Sowohl die Consuln, wie der Schiffer, sind angewiesen, die Zeugen eydlich zu verhören, auch wo es angeht, Confrontationen zu veranstalten. Jedes österreichische Schiff, welches directe nach einem österreichischen Hafen segelt, ist verbunden, solche Verbrecher mitzunehmen, erhält aber gegen Ablieferung eine Vergütung [158]). Als Seeverbrechen sind hier hauptsächlich aufgeführt. 1) Auf Seiten des Schiffers: boshafter oder culposer Weise herbeygeführtes Verunglücken des Schiffes, Baratterie (betrügliches Herbeyführen eines Schadens für Rheder und Befrachter), Verfälschen der Rechnungen und aller Betrug gegen Schiff, Ladung und andre Interessenten, besonders was den Untergang oder die Aufbringung des Schiffes und der Ladung, Confiscation ꝛc. herbeyführen kann [159]). 2) Auf Seiten des Schiffsvolkes: Fabrication falscher Documente zum Beweise ihrer Unterthanenschaft, muthwillige Beschädigungen des Schiffes, der Ladung oder des Proviants, Diebstahl, Desertion ꝛc. Die Strafen sind größtentheils willkührlich. Verlust der Gage, Gefängniß, körperliche Züchtigung, öffentliche Arbeiten und andre Strafen werden nach Umständen erkannt [160]), und zwar ex officio [161]). Bey dem Steuermann wird schon Unwissenheit bestraft [162]).

---

158) Editto politico art. II. §. 28 — 31.
159) *Ibid.* art. II. §. 17.
160) *Ibid.* art. VI. §. 2. 4. 8. 11. 14. 16.
161) Art. II. §. 17. art. IV. §. 3. eod.
162) Art. IV. §. 3. 4. 5. eod.

Rußland. — Der Schiffer miethet sowohl seine Officiere wie das Schiffsvolk, und muß schriftlich mit ihnen contrahiren. Das Formular des Contractes ist vorgeschrieben, und enthält im ganzen eine Aufzählung der Rechte und Verbindlichkeiten des Schiffsvolkes und die Unterschrift sämmtlicher Contrahenten [163]). Sie erhalten, wenn sie sich monatweise verdungen haben, eines Monats Gage, wenn sie für die Reise angenommen sind, ein Viertheil der bedungenen Hauer voraus, und müssen sich nun sofort an Bord einstellen [164]). Keiner soll sich zu einem Dienste vermiethen, den zu verrichten er ausser Stande ist. Findet der Schiffer einen Seemann unfähig, so kann er ihn zu allen Verrichtungen gebrauchen, zu denen er fähig ist, giebt ihm aber keinen Lohn [165]). Der Seemann muß willig jede Arbeit, die das Schiff angeht, verrichten; insbesondre soll er ohne Erlaubniß des Schiffers das Schiff nicht verlassen. Wer dieß thut, verliert für jeden Tag einen zweytägigen Lohn; wer sich weigert die Reise anzutreten, verliert alles, was er an Bord gebracht hat, und wird überdieß bestraft; was auch mit demjenigen der Fall ist, der sich ohne Erlaubniß vom Bord entfernt, sobald Schade daraus entstand, und er nicht im Stande ist, diesen zu ersetzen, oder der sich bey zwey Schiffen zugleich vermiethete [166]). Der Seemann ist vorzüglich gehalten, seinem Schiffer beym Bergen und in Seenoth und bey der Vertheidigung des Schiffes beyzustehen. Wer sich dessen weigert, wird mit willkührlicher Strafe belegt; dagegen aber erhalten sie auch für tapfere Gegenwehr von den Rhedern oder Assecuradeurs eine Belohnung [167]). Ueberhaupt müssen sie dem Schiffer, und das eigentliche Schiffsvolk den Officieren in allem

---

163) Kayserl. Russ. Ordn. der Handelsschiffahrt Hauptstück I. Art. 13. 22 — 26. Hauptst. V. Art. 79. 80.

164) Das. Hauptst. V. Art. 81. 82.

165) Russ. Ordn. Hauptst. II. Art. 39. coll. Hauptst. V. Art. 84.

166) Ebendas. Hauptst. V. Art. 85. 86. 88. 89. 110.

167) Art. 113. 114. eod. Dit Belohnung, brsonders von den Assecuradeurs, doch wohl nur, wenn die Vertheidigung von Erfolg war?

gehorchen, wogegen aber auch diese schuldig sind, friedlich und sanft mit ihnen umzugehen, und, — recht väterlich, — ermahnt sind, dem Volke mit gutem Beyspiele voranzugehen; kein Schiffer soll seine Leute schlagen, außer wo dieselben nachlässig im Dienste oder widerspenstig sind [168]). Das Schiffsvolk soll während der Reise eine hinreichende Quantität gesunder Kost, wo es möglich ist frische Speisen, die sie jedoch nicht fordern können, erhalten, und die Rationen nur im Falle der Noth heruntergesetzt werden. Erhielten sie sonst nicht genügende Kost, so sollen sie, auf desfalls bey dem competenten Gerichte erhobene Beschwerde, am Ende der Reise eine Vergütung in Gelde erhalten [169]). Kein Matrose kann ohne genügende Gründe, und selbst wo diese vorhanden sind, nur nach desfalls erhaltener schriftlicher Erlaubniß des Russischen Consuls oder Gesandten, in einem fremden Hafen verabschiedet werden. Vielmehr werden sie erst nach Ankunft in dem Abgangshafen und Entlöschung der dahin geführten Ladung entlassen, und erhalten von dem Schiffer einen Entlassungsschein, der ein Zeugniß über ihre Aufführung enthält, und hat man hier, sehr richtig, das Ehrgefühl derselben zu erregen gesucht, und vorgeschrieben, daß, wer ein Zeugniß hat, daß er „sorgsam, fleißig und ordentlich" gewesen, als bewährter Schiffsmann in das Maklerbuch eingetragen nnd bey jeder Gelegenheit vorgezogen werden solle [170]). Dagegen aber kann auch ein Seemann außer der Zeit seinen Abschied nicht fordern, außer wenn er sich „in einer gesetzlichen und unumgänglichen Nothwendigkeit" befindet, und selbst dieß nicht, wenn das Schiff zur Abfahrt fertig ist, und dadurch aufgehalten werden würde; daher kann auch kein Seemann eines segelfertigen Schiffes wegen Schulden arretirt werden, wiewohl der Schiffer sich verpflichten muß, die Gage desselben einbehalten und theilweise zur successiven Abbezahlung ver-

168) Russ. Ordn. Hauptst. II. Art. 27 — 29. Hauptst. V. Art. 94.
169) Dieselbe Hauptst. II. Art. 32 — 35. Hauptst. V. Art. 103. 104.
170) Ebendas. Hauptst. I. Art. 12. 13. Haupst. II. Art. 31. Hptst. V. Art. 105.

wenden zu wollen [171]). Wenn ein Seemann im Dienste des Schiffes verwundet wird, muß ihn der Schiffer auf Kosten des Schiffes heilen lassen und, wenn er ihn nicht mitnehmen kann, die Kosten seiner Reise nach Hause bestreiten, auch, wenn derselbe ein Glied verlor, ihm doppelte Gage geben; wenn aber einer durch eigne Schuld, als Schlägerey, Ausschweifungen ꝛc. zu seinem Dienste unfähig wird, muß er zwar in seine Heimath geführt werden, er verliert aber seinen Lohn [172]). Die Gage wird den Seeleuten nach Ankunft in dem bestimmten Hafen ausgezahlt, und zwar aus der Fracht. Sie kann ihnen ohne ihr Verschulden nie genommen werden, vielmehr sollen sie sie erhalten, auch wenn das Schiff wegen eines Vergehens der Eigenthümer confiscirt wird. Wenn aber das Schiff gänzlich verloren wird, so verliert auch das Schiffsvolk seine Gage, was hier auch dann der Fall seyn soll, wenn die Ladung verloren geht; vermuthlich wegen des oben angeführten Principes, daß die Gage aus der Fracht bezahlt wird. Wird die Reise geändert, so müssen sie bey dem Schiffe bleiben, erhalten aber, wenn die nun vorzunehmende Reise weiter ist, als die ursprünglich abgeredete, eine Zulage zu ihrer Gage [173]) (natürlich, wenn sie für die Reise angenommen waren). Wird der Schiffer durch Krankheit, Tod ꝛc. verhindert, die Reise zu machen, und also ein andrer Schiffer angesetzt, so steht es in der Willkühr der Leute, ob sie bey demselben bleiben wollen oder nicht, sie müssen aber bleiben, wenn das Schiff schon angefangen hat, seine Ladung einzunehmen [174]).

Schweden. — Das Schiffsvolk wird von dem Schiffer angenommen, der einen schriftlichen Contract mit ihnen errichtet, der im Seemannshause beglaubigt und registrirt werden muß [175]).

---

171) Russ. Ordn. Hauptst. V. Art. 90. 111.

172) Ebendas. Hauptst. V. Art. I. 107. 116.

173) Russ. Ordn. Hauptst. II. Art. 30. Hptst. V. Art. 91. 92. 105. 106. 112. 117. und 118.

174) Dies. Hauptst. V. Art. 119.

175) *Sweriges* Rikes Siö lag. skipmanna-balk (Abth. I.) cap. 1. Kongl.

Der Schiffer muß vor dem Handelscollegio, oder wo kein solches befindlich, vor dem Magistrate mit den Seeleuten erscheinen und ihre Namen, Alter, Geburtsort, Gage, ob sie verheurathet oder ledig sind, registriren lassen, und erhält dann eine Ausfertigung darüber [176]), die also unseren Musterrollen correspondirt. Ein jeder, der sich auf einem Schiffe vermiethet hat, muß binnen 24 Stunden an Bord kommen, und darf das Schiff nicht wieder verlassen, oder gar außerhalb desselben übernachten. Nur das ab- und zugehen (gå af och till) ist ihnen unter der Bedingung baldiger Rückkehr gestattet [177]). Wer, nachdem er sich einmal annehmen lassen, den Dienst aufgeben will, soll nicht nur dasjenige, was er auf die Hand erhalten, zurückgeben, sondern auch einen zweymonatlichen Lohn, und wenn er für die Reise gedungen ist, die Hälfte der stipulirten Gage an den Schiffer bezahlen. Wer sich an zwey Schiffer verhäuert, muß bey demjenigen bleiben, der ihn zuerst gedungen, und verwirkt überdieß eines halben Monats Gage oder resp. den vierten Theil der stipulirten Hauer, wenn er bey der Reise gedungen war. Wer sich außer Landes weigert, in dem Dienste zu bleiben, verliert allen rückständigen Lohn und wird, wenn eine Aussöhnung, die der Consul versuchen muß, mißlingt, noch überdieß bestraft, und wird zu dem Ende von dem Consul nach Hause geschafft. Jedes schwedische Fahrzeug muß, jetzt gegen billige Bezahlung, eine dem dritten Theile seiner Besatzung correspondirende, oder wenn er in Ballast fährt, auch eine größere Anzahl schwedischer Seeleute nach Hause schaffen [178]). Wenn auf einem schwedischen Schiffe fremde Seeleute im Aus-

---

reglem. för skeppare och siöfolk. 30. Mart. 1748. art. 1. §. 1. Kongl. brefwet 3. Apr. und Comm. coll. circul. 1. Maji 1816. 14. Apr. 1817.

176) Kongl. reglem. för skeppare etc. 30. Mart. 1748. art. 4. §. 3.

177) *Swcriges* rikes Siö lag. skipmanna-balk. cap. 2. 3. 8.

178) *Ibid.* cap. 4. Kongl. Brefwet 18. Jul. 1781. Comm. coll. circ. 29. Aug. 1781. Reglem. for skepparc etc. 1748. art. 3. §. 3. 4. Kongl. Brefw. 16. Sept. 30. Sept. 1812. Comm. coll. circ. 23. Febr. 1813. Kongl. brefw. 15. Febr. 7. Mart. 1815. Comm. coll. circ. 15. Mart. 23. Apr. 1815.

lande angestellt sind, die nach ihrer Abmusterung kein Engagement auf einem fremden Fahrzeuge wiedererlangen können, so werden sie über die Gränze geschafft, und müssen die Rheder die Kosten der Fortschaffung sowohl, wie des Unterhaltes solcher Seeleute stehen [179]). Stirbt ein Schiffer, oder wird er krank, so müssen die Seeleute bey dem an seine Stelle kommenden bleiben, und ihm dienen und gehorchen und ihm folgen, wie sie nach ihrem Contracte dem ersten verbunden gewesen wären. Wenn aber das Schiff verkauft wird, so brauchen sie nur während der Reise bey dem neuen Schiffer zu bleiben, und können, wenn dieser sie nicht behalten will, von demjenigen, der sie angenommen hatte, ihre volle Gage und Reisegeld nach Hause verlangen [180]). Keiner soll sich zu einem Dienste vermiethen, zu dessen Verrichtung er nicht fähig ist, bey Verlust eines Monats Gage und dessen, was er auf die Hand empfangen. Der Steuermann aber kann, wenn die Reise verändert wird, seine Stelle aufgeben und halben Lohn empfangen, oder die Reise als Bootsmann mitmachen. Erfahrt er aber die Veränderung der Reise erst, nachdem sie in See gegangen sind, so soll er anzeigen, ob er das Fahrwasser, nach welchem das Schiff jetzt fährt, kenne oder nicht, und auf jeden Fall seinen vollen Lohn erhalten [181]). So wenig aber ein Seemann das Schiff eigenmächtig verlassen darf, eben so wenig kann ihn der Schiffer einseitig entlassen, wenn nicht hinlängliche Gründe dazu vorhanden sind. Er muß ihnen, sobald sie schon in See gegangen sind, ihren ganzen, sonst ihren halben Sold, oder resp. 4 und 2 Monats-Gage bezahlen. Wenn er jedoch Kriegsgefahr ꝛc. zu fürchten hat, und deshalb die Reise aufgiebt, so bezahlt er ihnen nur den vierten

---

179) Kongl. skrifwelse 25. Jan. und Comm. coll. Kungörelse 20. Febr. 1826.

180) *Sweriges* Rikes Siö lag. skipmanna-balk (Abth. I.) cap. 23.

181) Ibid. cap. 6. Die Bestimmung hinsichtlich des Steuermanns dürfte wohl antiquirt seyn. Da jetzt die Seefahrt durchaus nach wissenschaftlichen Regeln und Berechnungen betrieben wird, so ist Kenntniß des Fahrwassers durch eigne Anschauung nicht so sehr nothwendig mehr.

Theil der bedungenen Hauer. Daß der Schiffer, im Falle ein Matrose eine ansteckende Krankheit hat, denselben aussetzen dürfe, möchte sich auch noch jetzt behaupten lassen [182]); Verbrecher aber muß er nach Hause bringen und der Obrigkeit überliefern [183]). Auch hier bestehen die Pflichten des Schiffsvolkes hauptsächlich in dem Gehorsam gegen den Schiffer und Verrichtung der Schiffsarbeiten; besonders sollen sie wach und nüchtern seyn, vorsichtig mit dem Feuer umgehen, nicht um Geld spielen, in der Nähe gefährlicher Oerter, als eines Theermagazins ꝛc. keinen Taback auf dem Verdecke rauchen, das Schiff gegen Feinde und Räuber vertheidigen [184]) u. dgl. Die Seeleute sollen, in sofern sie sich derselben nicht durch Vergehungen verlustig machen, immer ihre unverkürzte Hauer haben, und zwar so, daß die monatweise angenommenen vor dem Abgange eines Schiffes den Betrag eines Monats, und wenn es wieder zu Hause angekommen ist, das übrige, diejenigen aber, die bey der Reise gemiethet sind ein Drittheil voraus, und die übrigen zwey Drittheile bey der Rückkehr erhalten, wenn nicht mehrere verschiedene Reisen gemacht werden; denn in diesem Falle muß der Schiffer am Ende jeder Reise mit seinen Leuten, in Gegenwart des Consuls, liquidiren [185]). Was ein Schiffer dem Seemann voraus, oder aus gutem Willen ausser Landes bezahlt, oder, wo er mit ihm liquidiren muß, auskehrt, soll auf dem Hauercontract abgeschrieben werden, oder wenn der Schiffer ihnen kein besonderes Exemplar mitgetheilt hat, in einem, ihnen zu diesem Ende von dem Wasserschout gegebenen, Contrabuche notirt werden, und zwar in Gegenwart des Consuls, oder wo kein solcher befindlich, des Wasserschouts oder eines Notars.

---

182) Andr. Mein. *Flintberg* anmaerkningar 3. upplagan. p. 23. 24. bey Hagemeister p. 42. f. — S. übrigens Sweriges Rikes siö lag. skipmanna-balk cap. 5.

183) Kongl. förordn. 12 Aug. 1752. §. 3.

184) Siö lag. l. c. cap. 7. 8. 16. 17. Ofwer Ståthållare Kungörelse 7. Jun. 1800. Reglement for skeppare etc. 1748. art. 3. §. 1.

185) *Swensk* sioe lag skipmanna-balk cap. 8. Kongl. reglem. 1748. art. 5. §. 3.

Dieses Contrabuch macht dann liquiden Beweis zwischen Schiffer und Schiffsvolk [186]). Kein Matrose darf, ausser einem Fasse frischen Wassers, etwas unter dem Namen Führung in das Schiff laden, dagegen erhalten sie, statt der Führung, eine mäßige Vergütung in Gelde, jedoch nur, wenn sie in Carvielfahrzeugen, die beladen sind, fahren [187]). Wird ein Seemann so krank, daß er die Reise nicht mitmachen kann, so braucht der Schiffer sich danach zwar nicht aufzuhalten, er soll ihn aber ans Land senden und mit Seemannskost versehen, ihm auch, wenn er vor der Abfahrt erkrankt, dasjenige lassen, was er auf die Hand erhalten hat, wenn er aber während der Reise krank wird, empfängt er seinen verdienten Lohn, den im Fall des Sterbens auch die Erben, nach Abzug der Beerdigungskosten, erhalten, und der bey einem Todesfalle auf der Hinreise die halbe, bey einem Sterben auf der Rückreise die volle Gage beträgt, wenn der Verstorbene bey der Reise angenommen war. In Schweden sind mehrere Anstalten zur Verpflegung kranker Seeleute und zur Unterstützung ihrer Wittwen und Kinder. An diese bezahlen nicht nur alle Schiffe eine Abgabe, sondern auch Schiffer und Schiffsvolk müssen zum Besten dieser Anstalten, namentlich des Seemannshauses in Stockholm ein gewisses von ihrer Gage einlassen [188]). Stirbt ein Seemann während der Reise, so soll der Schiffer in Gegenwart zweyer Zeugen, und zwar wo möglich solcher, die mit dem Verstorbenen bekannt oder verwandt waren, ein genaues Verzeichniß über dessen Sachen

---

186) **Kongl. comm. coll. circul. 14. April 1817.**

187) Nämlich bey Reisen auf der Ostsee der Schiffer **1** ℔ **16** ßl., der Steuermann **28**, die übrigen **21** ßl. Aus der Nordsee durch den Canal bis Portugal der Schiffer **7** ℔ **9** ßl., der Steuerm. **3** ℔ **28** ßl., die anderen **2** ℔ **42** ßl. Aus dem Mittelländischen Meere, der Levante, ein Schiffer **9** ℔, der Steuerm. **4** ℔ **24** ßl., jeder Seem. **3** ℔ **28** ßl. schwedisch Banco. Vergl, Kongl. Reglem. **1748.** art. **5.** §. **4.** Kongl. siö tulls-taxa **1816. 20** Mars n. **16.** Taxa för tull-afgifterna å inkommande och utgående waror **16.** Mars **1826.** underraettelser §. **25.** pag. **76.**

188) Kongl. reglem. **1748.** art. **4.** §. **4.** art. **6.** Stockholm. magistrats Kungörelse **23.** Jun. **1809.** siö lag. skipmanna-balk cap. **12.**

aufnehmen. Diese Sachen hat er an das Gericht abzuliefern, wenn er nach Hause kommt. Solche Gegenstände aber, die das Aufbewahren nicht leiden können, muß er unter den übrigen Seeleuten verlicitiren, und den Käufern den Preis vom Lohn abziehen, demnächst aber Rechnung darüber ablegen [189]). — Kleinere Vergehen, wohin Zank, Schlägerey, Schimpfreden, insbesondere auch das Lügen heißen, Fluchen ꝛc. gehört, bestraft der Schiffer in Uebereinstimmung mit seinen Officieren mit Geldstrafen, deren Betrag er den Leuten von der Hauer abzieht und zum Besten der Seefahrer-Armen abliefert. Kommen aber Verbrechen vor, so muß er den Thäter verhaften und bey seiner Ankunft in Schweden, und zwar wo möglich, in seinem Wohnorte, dem Gerichte übergeben, welches ihn nach den Gesetzen, die für Verbrechen der Art überhaupt existiren, bestraft [190]). Auf Desertion nach Empfang von Gage steht nach dem Seerechte noch der Tod [191]). Auf einem segelfertigen Schiffe kann übrigens auch hier kein Seemann wegen Schulden arretirt werden; und es darf auch nicht seine ganze Gage mit Beschlag belegt werden. Wenn ein Matrose ein geringeres Verbrechen beging, so kann der Schiffer oder Rheder den Arrest durch eine für ihn geleistete Caution abwenden [192]).

Dännemark. — Der Schiffer, dem auch hier die Annahme des Schiffsvolkes zusteht, muß mit demselben einen schriftlichen Contract errichten [193]). In Kriegszeiten darf ein Schiff keinen Steuermann, und höchstens bis zu einem Drittheile der Matrosen an Bord haben, die Unterthanen einer feindlichen Macht sind [194]). Sonst muß sich im allgemeinen der Schiffer solcher Seeleute be-

---

189) *Sweriges* rikes sjö lag. skipmanna-balk cap. 13.

190) *Ibid.* cap. 21. 22. Kongl. brefwet 9. Mars 1758. Kongl. Reglem. 1748. art. 5. §. 5. art. 7. §. 8.

191) Sjö lag. cap. 8. i. f. l. c.

192) *Swer.* Rik. sjö lag. skipmanna-balk cap. 9. Kongl. Reglem. 1748. art. 5. Kongl. förordn. 7. Jan. 1749. 16. Oct. 1750. 12. Oct. 1757.

193) Gesetzbuch Christian V. B. IV. Cap. I. Art. 1. 3. Placat 31. Mart. 1778. §. 1.

194) Dän. Prisenreglem. 1810. §. 10.

dienen, die enrollirt, d. h. in dem Protocoll des desfallsigen Beamten eingeschrieben sind [195]). Die Annahme geschieht vor dem Musterschreiber oder Schout, der über alle Bedingungen, besonders über die bedungene Hauer, ein Protocoll aufnimmt, und danach unter seiner Unterschrift und Siegel ein Instrument ausfertigt [196]). Dann hat der Schiffer zwey gleichlautende Listen über das geworbene Volk zu fertigen; diese producirt er dem Enrollirungsbeamten, der die eine behält, und die andre zurückgiebt [197]). Er muß bey seiner Rückkehr von dem Schiffsvolke Rechenschaft ablegen, und nachweisen wo es geblieben ist. Kann ihm aber nichts erweislich zur Last gelegt werden, so wird ihm auf seinen Eid geglaubt [198]). Er darf ihnen nicht ohne hinreichende Ursache den Abschied geben [199]). Die Seeleute müssen, auf Befehl des Schiffers, sofort nach Abschluß ihres Contractes, an Bord kommen, und ihre Arbeit verrichten. Versäumt dieß einer oder der andre, so braucht sich der Schiffer nicht nach ihm aufzuhalten, sondern kann einen andern an seiner Stelle miethen. Der Zurückgebliebene muß dann alles, was er auf die Hand empfing, zurückgeben, dasjenige erstatten, was dem in seine Stelle tretenden etwa mehr hat bezahlt werden müssen, und eine Geldstrafe bezahlen [200]). Keiner soll, ohne Erlaubniß des Schiffers, von Bord gehen oder am Lande übernachten. Wer, auch wenn er Erlaubniß erhalten, ans Land zu gehen, nicht mit Anbruch des Abends zurückkehrt, sich in verbotenen Häusern, Schenken herumtreibt, soll eine Geldstrafe zahlen, und drey Tage bey Wasser und Brod im Gefängniß gehalten werden [201]). Vermiethet sich einer zu einem Dienste, den er

---

195) Forordn. om Söe-Enrolleringen 1. Febr. 1770. §. 1. 18. 26.

196) Instruct. for Vaterscouten i Khvn. 30. Jan. 1752. §. 1.

197) Forordn. om söe-enrolleringen 1. Febr. 1770. §. 13. 14. Placat 31. Mart. 1778. §. 3.

198) Forordn. om soe-enroll. 1770. §. 17.

199) Dieselbe §. 31.

200) Gesetzb. Christians V. a. a. O. Cap. I. Art. 3. 9. Instruct. for Vaterscouten 1752. §. 2.

201) Gesetzb. Christ. V. a. a. O. Art. 6 — 9.

nicht fähig ist, zu verrichten, so soll er, wenn er dessen durch das Zeugniß zwey oder drey andrer Schiffsleute überführt ist, seine ganze Gage verlieren, und einen dieser gleichen Betrag dazu bezahlen, wenn er aber nicht zahlen kann, drey Mal gekielholt werden; der Steuermann, der in diesem Falle ist, soll den durch seine Unfähigkeit entstandenen Schaden ersetzen, oder mit dem Leben büßen. Nur wenn die Reise verändert wird, und nach einem Fahrwasser geht, welches er nicht kennt [202]), kann er entweder als Bootsmann im Schiffe bleiben, oder seinen bisher verdienten Lohn empfangen und den Abschied nehmen; wenn er sich aber nicht zeitig erklärt, wird er, neben dem Verlust seiner Gage, zum Schadenersatze verpflichtet [203]). Dieser muß, ehe er als Steuermann fahren kann, ein Examen machen, und ein Steuermannspatent haben [204]). Die Seeleute dagegen müssen, wenn der Schiffer die Reise weiter, als nach dem bestimmten Orte, verlängern will, bey ihm bleiben, wiewohl nur gegen eine angemessene Verbesserung der Hauer. Auch wenn er früher löschen will, als im Bestimmungshafen, müssen sie ihm dabey willig helfen, und können nur verlangen, daß er so viel an Waaren im Schiffe lasse, als erforderlich ist, um dasselbe gebrauchen zu können, also so viel wie es als Ballast bedarf. Nimmt er alle Waaren heraus, so daß er Ballast wieder einladen muß, so soll er ihnen eine billige Zulage geben [205]). Der Steuermann kann seinen Dienst aufgeben, wenn er selbst ein Schiff erhält, jedoch so; daß er einen andern in seinen Platz stellt, oder zurückgiebt, was er von dem Schiffer erhielt [206]). Die

---

202) Vergl. oben Seite 331. Note 181.

203) Gesetzb. Christians V. l. c. Art. 4. 5.

204) Forordn. om söe enrolleringen 1770. §. 25.

205) Gesetzb. Christians V. l. c. Art. 22. 23. Die Verbesserung der Hauer versteht sich von den bey der Reise gemietheten. Forordn. og skierpelse i Lovens 4. 1. — 22. 23. Mart. 1756. §. 2. Daher soll der Hauercontract die Bestimmung enthalten, daß das Volk im Schiffe bleiben wolle, so lange die Reise dauert, auch wenn sie verändert wird. ibid. §. 1.

206) Gesetzb. Christians V. a. a. O. Art. 37.

Schiffsleute sollen sich auf der Reise friedfertig und ordentlich betragen, nicht spielen, sich nicht betrinken, vorsichtig mit dem Feuer umgehen, nichts an Speise über ihre ordentliche Ration fordern, keine Gastereyen im Schiffe halten, Speisen und Getränk nicht muthwillig verderben u. dgl. Dagegen soll der Schiffer sie nicht mit unnöthiger Härte behandeln, ihnen hinreichende gute Nahrung, wo es angeht, frische Speisen, reichen, ohne daß sie jedoch das Recht haben, letztere zu verlangen[207]). Wird ein Seemann in einer Schlägerey oder sonst durch seine Schuld krank oder verwundet, daß er die Reise nicht mitmachen kann, so soll er, was er an Lohn erhielt, zurückgeben, und dasjenige erstatten, was einem anderen, der in seine Stelle gemiethet werden muß, mehr bezahlt wird. Wird dagegen einer ohne seine Schuld krank, so muß ihn der Schiffer ans Land schaffen, und mit nothdürftiger Speise, wie er sie im Schiffe gehabt, versehen. Wird er wieder gesund, so kann er ins Schiff zurückkehren, und erhält dann seinen vollen Lohn. Doch braucht der Schiffer nicht auf ihn zu warten[208]). Ihren Lohn erhalten die monatweise gemietheten nach der Uebereinkunft, die andern erhalten ein Drittheil voraus und den Rest bey ihrer Rückkehr, nachdem die Güter oder der Ballast ausgeladen worden. Auch die Führung richtet sich nach dem Vertrage; wo ihnen aber solche zugestanden war, nnd sie sie in Natura geladen hatten, da dürfen sie sie ohne Wissen und wider Willen des Schiffers nicht verkaufen, sondern müssen dem Befrachter des Schiffes das Vorkaufsrecht lassen. Den ihnen zur Ladung der Führung angewiesenen Raum können sie zwar so gut benutzen wie möglich, aber keiner kann den Raum, den er leer läßt, einem anderen abtreten[209]). Geht das Schiff unter und wird nichts geborgen, so verlieren die Seeleute ihren Anspruch auf Gage[210]). Wird die Reise durch höhere Gewalt verhindert, ehe sie begonnen

---

207) *Ibid.* Art. 11. 15 — 19. Forordn. 23. Mart. 1756. §. 4.
208) Gesetzb. Christians V. Art. 30. 31. Cap. I. B. IV.
209) Ebendas. Art. 26 — 29.
210) Gesetzb. Christians V. Buch IV. Cap. IV. Art. 8.

war, so erhalten sie den vierten Theil der Gage; wenn nach Anfang der Reise das Schiff zurückkehren muß, so erhalten die, welche für die Reise aus und zu Hause (natürlich zu einer Summe) gemiethet waren, den vierten Theil, die bloß für die Ausreise angenommenen aber die Hälfte der Gage. Die zu monatlicher Hauer gedungenen erhalten ihre verdiente Gage, ohne allen weiteren Unterschied. Der willkührliche Verkauf des Schiffes kann aber dem Schiffsvolke seine Gage nicht nehmen, vielmehr erhalten sie in dem Falle eines solchen, ihre volle Gage und Reisegeld zu Hause. Nur müssen sie, wenn der Käufer oder ein andrer Schiffer dieselbe Reise mit dem Schiffe machen, und sie behalten will, bey ihm bleiben; wiewohl sie zu einer längeren Reise ihm nicht zu folgen brauchen [211]). In dem Falle da ein Matrose auf der Reise stirbt, erhalten seine Erben, wenn er auf der Ausreise starb, die Hälfte, wenn es auf der Rückreise geschah, den vollen Lohn nach Abzug der Begräbnißkosten [212]); doch dürfte sehr anzunehmen seyn, daß dieß nur von den Erben eines für die Reise gedungenen Matrosen gilt, und auf die in monatlicher Gage stehenden nicht angewendet werden kann, besonders da das Gesetzbuch sonst einen Unterschied macht, und den monatweise gemietheten Seeleuten den verdienten Lohn zuspricht, wo andere eine gewisse Quote der bedungenen Hauer erhalten [213]).

Preußen. — Der Schiffer stellt die Seeleute an, er darf aber keinen annehmen, von dem er weiß, daß derselbe sich schon einem anderen verdungen hatte, vielmehr muß, außerdem daß der Schiffer, der dieß wissentlich that, den halben Betrag der Gage an die Seefahrer-Armen als Strafe entrichten soll, der Contract als ungültig und nichtig behandelt werden [214]). Auch der See-

---

211) Dasselbe B. IV. Cap. I. Art. 32. 33.

212) Gesetzb. Christians V. B. IV. Cap. I. Art. 31.

213) Vergl. z. B. Art. 32. i. f. eod.

214) Preuß. Landr. II. VIII. §. 1541. coll. II. V. §. 22. ff. Preuß. Gesindeordn. 8. Nov. 1810. §. 11. — Es ist ausdrückliche Vorschrift des Landrechts II. VIII. §. 1534., daß Seeleute nach den Grundsätzen,

mann, der sich bey zweyen vermiethete, bezahlt denselben Betrag als Strafe, und wird, wenn er dem einen mit der Hauer davon ging, als Dieb bestraft [215]). Verdingt sich einer als Steuermann oder Seemann, der nachher zur Verrichtung seiner Dienste unfähig befunden wird, so ist der Schiffer nicht verpflichtet, ihn zu behalten, und der Vermiethete ist überdieß schuldig, ihm Schadenersatz zu leisten, und wird selbst mit Gefängnißstrafe belegt [216]). Vor der Abreise muß ein schriftlicher Contract mit dem Schiffsvolke errichtet werden, der hier die Musterrolle bildet. Wo etwa die Eile, mit der ein Seemann angenommen wird, dieß nicht gestattet, da erhält er Gage in Verhältniß zu demjenigen, was der Schiffer von seinen Rhedern erhält, und zwar der Steuermann und Zimmermann zwey Drittel, der Koch und Bootsmann ein Halb, der Matrose ein Drittel, und ein Schiffsjunge ein Sechstel von demjenigen, was der Gehalt des Schiffers beträgt [217]). Ohne rechtlichen Grund darf weder der Schiffer einen Seemann entlassen, noch dieser seinen Abschied fordern. Ersterer muß dem unrechtmäßig verabschiedeten, wenn es vor dem Anfang der Reise geschah, die halbe Gage, oder wenn er monatweise gedungen war, zweymonatliche Hauer bezahlen; wenn aber die Reise schon angefangen war, so giebt er ihm die ganze oder resp. viermonatliche Gage, und die Kosten der Heimreise. Muß ein Seemann wegen einer Krankheit entlassen werden, so erhält er ein Viertel der accordirten Gage oder eines Monats Hauer, und wenn es sich während der Reise ereignet, Heilungs- und Reise-Kosten; wo er sich aber die Krankheit selbst zuzog, also auch wo diese eine venerische ist, erhält er dasjenige, was er bis dahin verdient hat. Ueberhaupt ist der Schiffer

---

die von dem Gesinde gelten, beurtheilt werden sollen. Der angeführte §. verweis't dabey auf den fünften Titel des zweyten Theils. Dieser ist aber durch die Gesindeordnung von 1810. gänzlich aufgehoben und außer Kraft gesetzt; weshalb denn nun auch wohl subsidiär auf letztere zu recurriren ist.

215) Preuß. Landr. II. VIII. §. 1540. 1542.

216) Ebendas. §. 1547. coll. §. 1451. f.

217) Dasselbe a. a. O. §. 1535. ff.

an Heilungskosten nie mehr zu bezahlen schuldig, als die verdiente Gage, und die halbe oder resp. zweyer Monate Gage, und bringt, wenn der Seemann sich die Krankheit, Verwundung ꝛc. selbst zuzog, demselben die Auslagen in Rechnung. Nur der im Dienste Beschädigte wird ganz auf Schiffskosten geheilt, wiewohl keiner ein Recht hat, zu verlangen, daß um seinetwillen der Schiffer die Reise verzögere oder an einem anderen als dem Bestimmungsorte lande [218]). Wenn dagegen ein Seemann eigenmächtig seinen Dienst verläßt, so kann der Schiffer ihn durch Zwangsmittel zum Wiedereintreten zwingen. Will er ihn aber nicht wieder annehmen, so muß derselbe alles auf die Hand empfangene zurückgeben, und wird überdieß körperlich bestraft. Nur wenn ein Seemann eine Gelegenheit hat, sich zu verheyrathen, die er zu verlieren befürchten muß, oder wenn der Steuermann selbst ein Schiff erhalten kann, muß der Schiffer sie gehen lassen; wiewohl erst, nachdem sie ihm einen anderen tüchtigen Mann an ihrer Stelle angeschafft, und sich mit demselben wegen der Gage so abgefunden haben, daß der Schiffer keinen Nachtheil davon hat; auch muß der monatweise gedungene wohl den laufenden Monat aushalten [219]). Das Schiffsvolk ist schuldig, sich auf den ersten Befehl des Schiffers an Bord einzufinden, und es darf bey schwerer Geld- oder Leibesstrafe kein Seemann außerhalb desselben übernachten. Ein segelfertiges Schiff darf auch am Tage keiner ohne ausdrückliche Erlaubniß des Schiffers verlassen. Auch soll keiner das Boot wegführen, oder Fremde ins Schiff lassen [220]). Sie dürfen nicht mehr an Waaren in das Schiff bringen, als sie in ihrer Schlafstelle und Kiste lassen können [221]). Das Schiffsvolk soll auf Erfordern jeder Zeit wach und bereit seyn. Wer auf der Wache schläft, wird körperlich bestraft, und muß allen Schaden ersetzen. Sie müssen alle Arbeiten beym Laden und Löschen verrichten, und besonders der Steuermann

---

218) Preuß. Landr. a. a. O. §. 1552 — 1560.
219) Preuß. Landr. a. a. O. §. 1546 — 1551. Gesindeordn. 1810. §. 147. 148.
220) Preuß. Landr. a. a. O. §. 1588 — 1592.
221) §. 1595. 1596. eod.

und Bootsmann alle Vorsicht anwenden. Wenn sie Mangel an der Takelage bemerken, müssen sie, besonders der Bootsmann und Steuermann, für die Ausbesserung sorgen, oder dem Schiffer eine Anzeige machen, und zwar bey eigner Verantwortung eines entstehenden Schadens. Ueberhaupt muß das Schiffsvolk allen Verfügungen des Schiffers folgen, und in seiner Abwesenheit dem Steuermann gehorchen, auch dem neuen Schiffer folgen, wenn eine Veränderung desselben vorgenommen wird [222]). Es darf nicht vom Schiffe gehen, ehe dieses gehörig festgemacht ist, die Waaren gelöscht, die Segel abgenommen sind; wogegen sie aber, wenn die Löschung der Ladung über die Gebühr verzögert wird, Kost und Wartgeld erhalten [223]); letzteres jedoch wohl nur, wenn ihre Gage nicht fortläuft. Dem Schiffer steht das Recht der Züchtigung zu; doch kann er nicht über fünf Thaler Geldstrafe, 8 Tage Gefängniß oder mäßige Schläge anwenden. Macht sich ein Seemann eines Verbrechens schuldig, so muß er ihn verhaften, alles vorgefallene, namentlich auch, wo ein Todschlag geschehen ist, die Beschaffenheit der Wunde, die Zeit, die der Getödtete nach der Verwundung noch gelebt, die Speisen und Arzeneyen die er zu sich genommen, genau aufzeichnen, auch von dem Arzte oder Wundarzt, wenn ein solcher an Bord ist, ein Gutachten abgeben lassen, und dem Journale beyfügen. Alles dieses geschieht in Gegenwart eines Schiffsraths, wie denn überhaupt das Schiffsvolk, bey Verlust der Hauer und willkührlicher Bestrafung, dem Schiffer dabey allen möglichen Beystand leisten muß. Den verhafteten Verbrecher liefert er, wenn er nach einem Preußischen Hafen segelt, im Bestimmungsorte, sonst im Abgangshafen an die Gerichte aus; doch kann er ihn, wenn seine Aufbewahrung bedenklich oder gefährlich ist, in dem ersten Landungsplatze abliefern, muß dabey aber die erwähnten Aufzeichnungen mit übergeben [224]). Stirbt ein See-

---

222) Preuß. Landr. a. a. O. §. 1593 — 1603.
223) Dasselbe a. a. O. §. 1617. 1618.
224) Preuß; Landr. a. a. O. §. 1604 — 1612.

mann, so erhalten seine Erben, wenn dieß vor Anfang der Reise geschah, ein Viertheil der stipulirten Hauer, und wenn die Reise begonnen hatte die Hälfte oder den ganzen Betrag der Gage, je nachdem er auf der Hin- oder Rückreise starb; die Erben der monatweise gemietheten aber in gleichem Maße eine ein-, zwey-, oder viermonatliche Gage, alles aber nach Abzug der Vorschüsse und Begräbnißkosten. Wittwe und Kinder eines bey der Vertheidigung des Schiffes getödteten, erhalten die zu entrichtende Gage doppelt [225]). Wird die Reise durch Willkühr der Rheder, oder weil ein Arrest auf das Schiff gelegt ist, rückgängig, so erhält das Schiffsvolk die halbe Gage oder zweymonatliche Hauer, je nachdem es bey der Reise oder monatweise angenommen ist; es erhält jedoch nur eine verhältnißmäßige Vergütung für die schon geleisteten Dienste, die in der Gage des laufenden Monats besteht, wenn es monatweise gedungen ist, sobald das Rückgängigwerden der Reise, ohne Verschulden der Rheder, durch höhere Macht, Kriegsgefahr oder Räuber herbeygeführt wird, und in jedem Falle die Kosten der Hin- und Rückreise, wenn es aus der Fremde verschrieben war. Wird die Antretung der Reise durch die Schuld der Rheder oder des Schiffers verzögert; so erhalten die in Monatsgage stehenden ihren vollen Sold, die bey der Reise angenommenen eine angemessene Vergütung über ihre Hauer. Waren aber Rheder und Schiffer ohne Schuld, so erhalten letztere eine billige Verbesserung, erstere aber halbe Monatsgage während der Zeit des Aufenthaltes [226]). Geht das Schiff durch Zufall ganz unter, oder wird es von Feinden oder Räubern genommen, so verliert das Schiffsvolk seine Gage. Wird aber das Schiff wiedergenommen oder Schiff und Ladung ganz oder theilweise geborgen, so erhalten sie ihre Befriedigung, so weit dieses reicht, jedoch geht davon der Bergelohn zunächst ab [227]). Wird die Reise durch einen Zufall nicht vollendet, so

---

225) Dasselbe a. a. O. §. 1561 — 1566. Vergl. auch Reglem. f. d. Preuß. Consuln 18. Sept. 1796. §. 7. ff.

226) Preuß. Landr. II. VIII. §. 1567 — 1572.

227) Preuß. Landr. a. a. O. §. 1576 — 1579. Rescript 28. Dec. 1821.

erhält das Schiffsvolk freye Rückreise und die Hauer bis zu dem laufenden Monate und mit Einschluß desselben, die in Bogen gemietheten aber so viel, als in Verhältniß zu der für die ganze Reise bedungenen Hauer für verdient zu achten ist. Brechen aber die Rheder die Reise willkührlich ab, so erhalten letztere ihre volle Hauer und freye Reise nach Hause, erstere aber eine zweymonatliche, oder wenn sie schon jenseits des Canals sind, dreymonatliche Gage [228]). Zufällige Verlängerung der Reise giebt dem im Bogen gedungenen Schiffsvolke keinen Anspruch auf Verbesserung der Gage, selbst nicht in dem Falle feindlicher Nehmung; doch erhalten sie eine billige Vergütung, wenn der Zufall der Art war, daß in Havariegrosse eine Entschädigung dafür erlangt wird. Sonst aber macht es keinen Unterschied, ob Schiff und Ladung versichert sind oder nicht. Wird die Reise willkührlich verlängert, so erhalten die in Bogen gedungenen Seeleute eine Vergütung, die nach dem Verhältnisse der Zeit, um welche die Reise verlängert ist, zu derjenigen, welche die verabredete Reise nach gewöhnlicher Rechnung dauern konnte, bestimmt wird. Auch in dem Falle einer Abkürzung der Reise brauchen sich die bey der Reise gedungenen Seeleute keinen Abzug gefallen zu lassen [229]).

Lübeck. — Das Schiffsvolk wird durch den Schiffer angenommen [230]), der es vor dem Schout annehmen, aber auch allein miethen kann. Doch muß er, in dem letztern Falle, binnen drey Tagen dem Schout die Namen der Angeworbenen aufgeben. Er darf dabey nur solches Schiffsvolk wählen, welches mit Enrollirungsscheinen versehen ist [231]). Wer nämlich als Seemann von Lübeck ab fahren will, muß sich in ein Verzeichniß, welches der Schout führt, eintragen, und sich darüber einen Schein, Enrollirungs-

---

228) Preuß. Landr. l. c. §. 1573 — 1575.

229) Dasselbe a. a. O. §. 1580 — 1587.

230) Art. 2. Tit. I. Buch VI. Stat Lub. Verordn. wegen des Wasserschouts 18. Sept. 1824. §. 3.

231) Verordn. wegen d. Wasserschouts §. 3.

schein, geben lassen. Er ist dabey verbunden, alles genau anzugeben, und namentlich seinen Paß und die Erlaubniß zu seiner Entfernung aus der Heimath vorzuzeigen. Das Register des Schout soll enthalten: 1) Vor- und Zunamen der Eingezeichneten, 2) deren Geburtsort, 3) Alter, 4) wie lange sie schon zur See gefahren, 5) wo sie ihre Schlafstelle haben, 6) mit welchem Schiffer und wohin sie fahren, 7) wie sie sich auf der letzten Reise betragen, 8) ob sie die Blattern gehabt haben, 9) ob sie lesen können, 10) ob, und wie lange sie in einer Navigationsschule gewesen. Dies ist also auch dasjenige, worüber die Leute, die sich enrolliren lassen, Auskunft zu geben haben. Nach No. 7. hat sich der Schout überhaupt zu erkundigen [232]). In jedem Falle nimmt der Schout die Musterrolle, welche die Namen, den Rang, und die Verpflichtungen des Schiffsvolks, so wie die näheren Bedingungen, unter denen sie angenommen sind, enthält. Bey Aufnahme derselben sind Schiffer und Schiffsvolk gegenwärtig, und jeder unterschreibt zwey Exemplare, von denen eines der Schiffer erhält, und eines dem Schout verbleibt. Hier wird auch dasjenige ausbezahlt, was das Schiffsvolk auf die Hand erhält [233]). Wer sich zu einem Dienste vermiethet, und zur Verrichtung desselben nicht fähig ist, oder wer sich von dem Dienste losmachen will, muß das empfangene zurückgeben und dazu noch die Hälfte derselben Summe entrichten [234]). Der Schiffer soll keinem anderen sein Schiffsvolk abzuspannen suchen. Das Schiffsvolk muß bey demjenigen bleiben, der es zuerst angenommen; es muß sonst zur Strafe die Reise ohne Gage machen, und kann an Lohn nur fordern, was dieser ihm gutwillig geben will [235]). Der Schout soll dafür sorgen, daß das Schiffsvolk sich innerhalb 24 Stunden nach Unterzeichnung der Musterrolle an Bord einfinde. Er kann des-

---

232) Verordn. w. d. Wasserschouts §. 1. 2.

233) Dieselbe Verordn. §. 6. 7.

234) Art. 1. 2. Tit. I. Buch VI. Stat. Lub. Verordn. wegen des Wasserschouts von 1824, Art. 8.

235) Art. 3. Tit. I. B. VI. Stat. Lub.

halb dasjenige, was daſſelbe auf die Hand erhalten ſoll, zu ſeiner Sicherheit anhalten, bis das Schiff aus dem letzten Baum geht; muß aber auch, wenn ein Matroſe früher, als dieß geſchah, entläuft, aus eigenen Mitteln dasjenige zurückgeben, was er ihm bezahlte [236]). Das Schiffsvolk iſt nun verbunden, regelmäßig an Bord zu ſeyn, das Schiff ſelbſt zu laden und zu löſchen, und alles, was zum Beſten von Schiff und Ladung dienen kann, willig zu thun. Die Jungen müſſen immer an Bord ſchlafen, ſo lange das Schiff ladet oder löſcht, die andern dürfen wenigſtens nicht am Lande übernachten, nachdem das Schiff aus dem Baum gelegt hat, bey ſechs Mark Strafe [237]). Außer Landes dürfen ſie das Schiff überhaupt nicht verlaſſen, auch ihren Dienſt nicht kündigen, wenn ſie nicht gutes Volk zu gleicher Hauer in ihren Platz ſtellen, bey Verluſt ihrer Gage und anderweitiger Strafe [238]). Sie müſſen nicht nur dem Schiffer und ſeinen Officieren, ſondern auch denjenigen die in ihre Stelle kommen, willig gehorchen, ſie ſollen das Schiff gegen alle Gewalt vertheidigen, getreulich bergen helfen, ſich friedlich und ehrliebend betragen, bey Verluſt der Hauer und ſonſtiger Strafe [239]). Sie ſollen keine fremde Männer und Weiber an Bord behalten, ſie ſind verpflichtet, keine Waaren mitzunehmen, und ſollen deshalb ohne Wiſſen des Schiffers oder Steuermanns ihre Kiſten nicht vom Bord bringen [240]). Kein Seemann ſoll Waaren verkaufen, und wer ſie ihnen abkauft, wird als Diebshehler beſtraft, wenn jener nicht ſich durch einen Schein des Schouts legitimirt, was auch, und zwar beſonders, von Leichterſchiffen gilt [241]). An Speiſen ſoll das Schiffsvolk folgendes erhalten: Jeder erhält täglich 1 Pfund Ochſenfleiſch, oder $\frac{3}{4}$ Pfund

---

236) Verordn. wegen d. Waſſerſchouts 1824. §. 4 und 7.

237) Art. 5. Tit. I. B. VI. Stat. Lub. Lübecker Muſterrolle nach dem Formular von 1824. No. 5 — 7.

238) Lüb. Muſterrolle No. 11.

239) Art. 6. Tit. III. B. VI. Stat. Lub. Lüb. Muſterrolle 1824. No. 12. 15.

240) Lüb. Muſterrolle No. 4. 8. 13. 14.

241) Erneuerte Strafverordn. wider Schiffdiebſtähle 5. Juny 1819. No. 1. 2. Erneuerte Polizeyverordn. 5. Jun. 1819. §. 8.

Schweinefleisch, oder ½ Pfund Speck, und außerdem wird noch dasselbe einmal für die ganze Mannschaft gereicht. Zwey oder drey Mal kann ihnen der Schiffer statt des Fleisches Fische geben. Jeder erhält wöchentlich 1 Pfund Butter und an Brod, Kartoffeln, und trockenen Gemüsen wird ihnen gereicht, was sie bedürfen [242]). Fracht ist auch hier die Mutter der Gage, wenn daher der Schiffer volle Fracht erhält, müssen auch die Leute ihre volle Gage haben [243]). Geht das Schiff verloren, so verlieren sie ihre Hauer, erhalten aber ihre Bezahlung aus dem Geborgenen, so weit es reicht [244]). Bemerkenswerth ist es, daß das Schiffsvolk für die Zeit, die ein Schiff außer Landes länger als vier Wochen vergeblich auf Ladung wartet, nur halbe Gage erhält [245]). Außer Landes dürfen sie von dem Schiffer bey sechs Mark Strafe kein Geld fordern. Vielmehr kommt ihnen ihre Gage erst zu, wenn nach ihrer Rückkehr das Schiff völlig gereinigt ist [246]). Wie viel sie auf die Hand erhalten, richtet sich wohl nach der Abrede; aber sie müssen von jedem Mark 6 Pfenninge, bey Reisen in der Westsee 1 Schilling zur Sclavencasse einlassen [247]), welche die Versicherung gegen Türkengefahr zu besorgen scheint. Weshalb denn jede Rhederey dem Departement der Sclavencasse die Zahl der Mannschaft, die sich auf ihrem Schiffe befindet, aufgeben muß, das Schiff mag ausgehen, oder zurückkehren [248]). Gage und Führung des Schiffsvolkes ist wohl von der Contribution in Havarie-grosse frey. Von anderen Gütern contribuirt es erst, wenn über eine halbe Last geworfen worden ist [249]). Wegen Schulden kann ein Seemann nicht arretirt werden, sobald das Schiff segelfertig ist; wohl aber kann der Gläubiger sich an den Sachen

---

242) Lüb. Musterrolle 1824. No. 3.

243) Art. 13. Tit. I. B. VI. Stat. Lüb.

244) Art. 7. Tit. III. eod.

245) Lüb. Musterrolle 1824. No. 9.

246) Dieselbe No. 10.

247) Dieselbe No. 2.

248) Bekanntmachung deshalb 13. Nov. 1819. 3. May 1820.

249) Art. 2. Tit. II. B. VI. Stat. Lub.

halten, die derselbe im Schiffe hat [250]). Die Auszahlung der Gage geschieht durch den Schout, jedoch in des Schiffers Gegenwart, damit er widersprechen kann. Ueberhaupt gehören Streitigkeiten zwischen Schiffer und Schiffsvolk zunächst vor den Schout, der sie aber an die Schiffergesellschaft verweist, wenn ein Güteversuch ihm mißlang. Von dem Ausspruch der letzteren findet eine Berufung an die Herren des Gerichts innerhalb dreyer Tage Statt, wo die Sache summarisch, ohne Zulassung von Anwälden oder Schriftwechsel in letzter Instanz entschieden wird [251]). Endlich ist, hinsichtlich des Verhältnisses des Schiffsvolkes unter sich, folgendes zu bemerken: Wird ein Seemann unterweges so sehr von der Seekrankheit befallen, daß er seine Arbeit nicht verrichten kann, so verliert er seine Gage, aber zu Gunsten des übrigen Schiffsvolkes, unter welchem sie nun vertheilt wird [252]).

§. 406. Hamburger Recht.

Jeder Seemann, der von Hamburg aus fahren will, hat sich bey dem zu diesem Zwecke angestellten und in Eid genommenen Beamten, dem Wasser-Schout, zu melden, und seine Vor- und Zunamen, Alter, Geburtsort, und in welcher Eigenschaft er bisher gefahren, anzugeben. Der Schout, der darüber ein alphabetisches Register führt, ertheilt ihm über die geschehene Anmeldung unentgeltlich einen Schein. Ohne solchen Schein darf kein Schiffer einen Matrosen oder Officier häuren, bey 30 Thaler Strafe für jede angenommene Person. Zwar dürfen Rheder und Schiffer ihre Seeleute selbst annehmen; allein nachdem dieß geschehen ist, müssen sie innerhalb vier Tagen dem Schout eine Anzeige davon machen, und sowohl die Namen derselben, als die mit ihnen verabredeten Contractsbedingungen verzeichnen lassen, darüber führt der Schout gleichfalls Buch, und ertheilt auf Verlangen ein Atteſt

---

250) Art. 6. Tit. I. eod.

251) Verordn. weg. d. Wasserschouts 1824. §. 9. 11. 12.

252) Art. 11. Tit. I. B. VI. Stat. Lub.

darüber. Bey der Musterung, die der Schiffer über sein Schiffsvolk halten will, soll der Schout gegenwärtig seyn. Auch fertigt der Schout die Musterrolle für den Schiffer aus. Er muß davon dem Steuermann eine Abschrift ertheilen, und es ist ihm zur Pflicht gemacht, sowohl den Inhalt dieser, wie auch das Reglement dem Schiffsvolke vorzulesen: Die Musterrolle, die von dem gesammten Schiffsvolke unterzeichnet wird, enthält in ihrer jetzigen gesetzlichen Gestalt außer den Namen des Schiffers, des Schiffes und der Bestimmung der Reise, alle Contractsbedingungen und die Verpflichtungen des Schiffsvolkes, so wie wir sie in folgendem kennen lernen, namentlich am Schlusse eine Unterwerfung unter die Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk von 1786 und unter das Reglement des Wasserschouts [1]), wonach also dasjenige, was in der Musterrolle etwa fehlt, zu ergänzen ist. Hinsichtlich der Nationalität existiren in Hamburg keine Vorschriften, diese ist in der Regel gleichgültig. Im Falle eines ausbrechenden Seekrieges würde man sich nach demjenigen richten müssen, was die Kriegführenden in dieser Beziehung fordern, um das Schiff als neutral anzusehen, und den deshalb dann zu erlassenden Verordnungen gemäß sich verhalten. Die frühere Bestimmung, daß der Schiffer, Steuermann, Bootsmann und Schreiber geborne Hamburger, oder wenigstens in Hamburg Bürger oder der Stadt verwandt und zwey Drittheil des Volks Hamburgs oder andrer neutraler Mächte Unterthanen geworden seyn sollten [2]), war eine momentane Verordnung, die sich dem französischen Princip anschloß, und durch die Verpflichtung Hamburgs gegen Frankreich dictirt wurde [3]).

Die Seeleute sollen, auf Befehl des Schiffers, innerhalb vier und zwanzig Stunden nach der Musterung an Bord seyn, jederzeit

---

1) Reglement des Wasserschouts vom 15. May 1786. Vergl. das Reglem. vom 31. Aug. 1691. bey Langenbeck. S. 103. ff. und dasjenige vom 5. Dec. 1766. in der Mandatensamml. Bd. VI. S. 159. ff.

2) Reglement in Ansehung der Hamb. Handl. ꝛc. vom 18. Sept. 1778. Art. 6.

3) Handelstractat zwischen Frankreich und Hamburg 1. April 1769. erneuert 1789. aber 1809. abgelaufen.

dem Schiffer, oder demjenigen, der an seine Stelle kommen möchte, gehorchen, währen der ganzen Reise ordentlich, friedlich, nüchtern seyn, und sich, wie ehrlichen Seeleuten geziemt, betragen. Sie sollen das Schiff laden, löschen, und alle Arbeit daran verrichten. Sie sollen bereitwillig alles thun, was zum Besten von Schiff und Ladung gereicht [4]). Daher sind sie verpflichtet, im Schiffe zu bleiben, bis dasselbe entlöscht ist, und sollen überhaupt den Schiffer nicht verlassen, sondern die ganze Reise aushalten, besonders aber nicht außerhalb Schiffs übernachten [5]). Fordert ein Seemann vor beendigter Reise seinen Abschied, so verliert er seine ganze Gage, und kann überdieß willkührlich bestraft werden [6]). Entsteht durch die Abwesenheit Schade, so wird er, wenn er diesen nicht zu ersetzen im Stande ist, außerordentlich bestraft, wenn gleich die Todesstrafe, die das Statut für den Fall verfügt, daß das Schiff dadurch untergehen, oder jemand im Schiffe ums Leben kommen sollte [7]), wohl nicht mehr angewendet werden dürfte. Wer sich an zwey Schiffer zugleich vermiethet, muß dem ersten folgen, und büßt zur Strafe seine Gage ein, wenn dieser sie ihm nicht geben will. Dagegen aber sollen auch die Schiffer ihre Leute einander nicht abspannen [8]). Auch soll sich keiner für mehr verhäuren, als er leisten kann, vielmehr dem Wasserschout aufrichtig erklären, in welcher Eigenschaft er bisher gefahren. Wer sich als Officier oder in irgend einer andern Eigenschaft vermiethet, und nachher seinem Amte nicht vorstehen kann, der soll nicht nur ohne Gage entlassen werden, und zurückgeben, was er auf die Hand empfing, sondern noch halb so viel dazu bezahlen [9]). Eine Veränderung der Reise berechtigt das Schiffsvolk noch nicht, von dem Schiffer abzugehen

---

4) Musterrolle v. 1786. Art. 2.

5) Art. 12. 13. 16. Tit. XIV. Thl. II. Stat. cf. Statut. 1292. Schiprecht Art. 7. Statut 1497. Tit. van Schiprecht. Art. 15. 19. Musterrolle 1786. Art. 5.

6) Art. 18. Tit. 14. Thl. II. Stat. Musterrolle 1786. Art. 8.

7) Art. 29. Tit. 14. Thl. II. Stat.

8) Art. 19. eod.

9) Art. 20. eod. Reglem. d. Wasserschouts Art. 9.

Vielmehr sind sie verbunden, mit ihm zu fahren. Doch ist er auch dagegen verpflichtet, wenn die Reise verlängert wird, eine Verbesserung der Gage zuzugestehen. Diese bedarf bey monatweise gemietheten Seeleuten keiner weiteren Bestimmung; bey denjenigen dagegen, die für die Reise angenommen sind, muß vor allen Dingen eine Vereinbarung darüber Statt finden. Können sie sich darüber nicht einig werden, so müssen Sachkundige, nach Verhältniß der Verlängerung der Reise, die Verbesserung bestimmen [10]). Sachkundige sind die Schifferalten, nicht der Schout, da dieser durch seine Stellung noch nicht nothwendig die hiefür erforderlichen Kenntnisse hat. Wird aber das Schiff außer Landes verkauft, so ist das Schiffsvolk frey. Es erhält jedoch seine volle Gage, und kann verlangen, auf Kosten des Schiffers nach Hause geschafft zu werden. Dem letzteren aber steht die Wahl zu, ob er ihnen eine Passage in einem anderen Schiffe verschaffen, oder von dem Orte, in welchem das Schiff verkauft wurde, bis nach Hause Reisegeld bezahlen will [11]), eine Vorschrift, die durchaus natürlich ist, und daher buchstäblich verstanden werden kann [12]), ohne daß man darum es zu verkennen braucht, daß sie nur eine analogische Anwendung des in dem älteren Statute [13]) enthaltenen Princips ist, wonach den Befrachtern ein Schiff zum Transport ihrer Güter geliefert werden mußte. Doch kann die ganze Vorschrift nur Statt finden, wenn das Schiffsvolk für die Reise aus und zu Hause gemiethet ist, oder das Schiff, wo dieß nicht der Fall ist, an einem andern als dem Bestimmungsorte verkauft wird. Auch nach dem Hamburgischen Rechte, welches aber Heyrathen in jedem Dienstverhältnisse für einen hinlänglichen Grund zum Verlassen des Dienstes erklärt [14]), wird der Seemann, der sich verheyrathet, und

---

10) Statut 1276. St. XIII. Art. 9. v. 1292. Tit. von Schiprechte. Art. 10. Art. 10. 26. Tit. XIV. Thl. II. Stat.

11) Art. 14. 15. Tit. XIV. Thl. II. Stat.

12) A. M. ist Langenbeck a. a. O. S. 46. 47. der die Vorschrift aus einem Irrthume erklärt.

13) Statut 1497. Tit von Schiprechte Art. 17.

14) Art. 4. Tit. IX. Thl. II. Stat.

nun nicht länger zur See fahren, sondern gänzlich auf dem Lande bleiben will, von seinem Dienste frey. Dasselbe steht dem Steuermann frey, der selbst die Führung eines Schiffes übernimmt [15]), wobey man wohl die Worte des Gesetzes nicht gerade streng buchstäblich zu nehmen, und zu verlangen braucht, daß er sich selbst ein Schiff kaufe. Der Grund bleibt in dem Falle, da ihm die Führung eines Schiffes anvertraut wird, derselbe, wie wenn er das Eigenthum eines solchen erwirbt; man muß das Fortkommen eines jeden so sehr befördern, wie man kann, die Gelegenheit ein Schiff zu bekommen, ist aber nicht immer zu finden. Dagegen aber scheint die Bedingung, die in den Worten „das er selbst führen wollte", die wörtlich aus dem Statut von 1497, in das neue herübergekommen ist, liegt, in dem Falle, da ein Seemann ein Schiff kaufte, unerläßlich. Denn gerade in diesem Falle allein kann die Ausnahme von der allgemeinen Regel über die Verbindlichkeit aus Verträgen einen Grund für sich haben. Will also der Steuermann nicht das Schiff selbst führen, wofür jedoch immer die Präsumtion streitet, so kann der bloße Kauf desselben ihn nicht frey machen. Nach dem alten Hamburgischen Rechte bekömmigte sich das Schiffsvolk selbst, und es war daher nur dem Schiffer zur Pflicht gemacht, demselben während des Ein- und Ausladens die Kost zu reichen [16]); doch enthält schon das Statut von 1603 eine Spur davon, daß der Schiffer dem Schiffsvolke während der Reise ihre Speise reichen ließ [17]), und jetzt ist dieß als die durchgreifende Regel anzusehen.

Die Gage des Schiffsvolks läuft in Hamburg nicht von dem Tage, da das Schiffsvolk an Bord kommt, sondern fängt nach den Gesetzen erst an zu laufen von der Zeit, da das Schiff in See geht, d. h. von dem Augenblicke da es die rothe Tonne

---

15) Art. 23. Tit. XIV. Thl. II. Statut cf. Statut 1497. a. a. O. Art. 24.

16) Art. 3. Tit. XIII. Thl. II. Stat. Statut 1292. Schiprecht Art. 18. Statut 1497. vom Schiprechte Art. 3.

17) Art. 17. Tit. XIV. Thl. II. Stat.

passirt, und eben so wird sie nur bis zu dem Augenblicke gerechnet, da das Schiff auf der Rückreise wiederum bey der rothen Tonne ankommt [18]). Diese seltsame Bestimmung, die sich schon in der Musterrolle von 1766 vorfindet, muß in alten Verhältnissen ihren Grund haben, über welche ich nichts habe auffinden können. Vielleicht bediente man sich zum Laden und Löschen anderer Leute, wodurch aber freylich nicht klar werden würde, warum die Gage nicht von dem Abgang aus dem Hafen zu laufen anfing. Auf jeden Fall aber ist es klar, daß das Schiffsvolk für die Arbeit beym Laden und Löschen, sowie beym Heruntersegeln der Elbe *eine* angemessene Belohnung haben müsse, nnd es kann dem Schiffer nicht verwehrt werden, dafür ebenfalls ein Monatsgeld, gleichviel ob von derselben oder von geringerer Größe zu bestimmen.

Die Bezahlung der Gage aber ist an andre Termine gebunden. Kein Seemann darf außer Landes etwas von dem Schiffer fordern, sondern er erhält bey der Musterung oder bey der Annahme den Betrag der Gage von zwey Monaten auf die Hand, und kann den Rest erst fordern, wenn die Reise völlig geendigt ist, und zwar, wo er für die Rückreise angenommen war, wenn auch diese vollendet ist. Als vollendet angesehen kann die Reise aber erst werden, wenn das Schiff völlig entladen, gereinigt und an einem bequemen Orte festgemacht ist [19]). Eine außerordentliche Belohnung des Schiffsvolkes kennt das Hamburger Recht, welches ebenfalls den Grundsatz befolgt, daß der Seemann dem Schiffe alle seine Kräfte schuldig sey, nicht. Nur in dem einen Falle, da sie im Schiffbruche bergen, bewilligt ihnen ein Gesetz ein „billiges Berglohn" [20]). und auch diese Vorschrift bezieht sich im Grunde auf andre Verhältnisse, da sie voraussetzt, daß die Eigner der Güter an Bord sind, und sie diesen, auf ihr Verlangen, und gegen das Versprechen eines Berglohns, retten helfen. Man würde dem Schiffsvolke heutiges Tages wohl kein Berglohn zubilligen, son-

---

18) Musterrolle 1786. Art. 3.
19) Musterrolle 1786. Art. 3. 7.
20) Art. 1. Tit. XVII. Thl. II. Stat.

dern hält sie verpflichtet, zu retten, was sie können, auch ohne Belohnung; und würde ihnen höchstens vielleicht ihre Arbeit bezahlen müssen, und was ihnen etwa mehr gegeben würde, als eine Liberalität der Eigner des Schiffs und der Ladung ansehen. Auch in Hamburg ist wohl die Führung größtentheils abgeschafft, wiewohl sie gesetzlich nicht untersagt ist [21]). Doch müssen sich die Schiffsleute des Verladens von Contrebanden, bey schwerer Strafe, enthalten [22]).

Das Hamburger Recht enthält zwar keine Bestimmung darüber, ob dem Schiffsvolke für seine Gage das Schiff hafte, es wird aber in der Praxis angenommen, daß dieß der Fall sey. Dem Principe zufolge, welches hier nach dem Römischen Rechte [23]) gilt, geht die Volkshauer allen andern Forderungen, die an das Schiff gemacht werden können, vor. Dagegen aber verliert auch das Schiffsvolk seine Hauer, wenn das Schiff und die Fracht verloren geht [24]). Wird jedoch etwas geborgen, so erhalten sie ihre Bezahlung so weit das Geborgene reicht. Dabey aber muß man nach Hamburgischem Rechte unbedingt behaupten, daß dieß an die Bedingung geknüpft sey, daß sie nach Kräften bey der Bergung geholfen haben, und daß diejenigen, die sich dessen weigerten, ihre ganze Gage verlieren [25]), welche den Eigenthümern zu Gute kommt [26])

Wird ein Seemann an Bord des Schiffes krank, so muß ihn der Schiffer, nach der, aus den alten Seerechten in unser Statut übergegangenen, Vorschrift, ans Land schaffen und ihn mit Licht und Speise, jedoch nur mit Schiffskost, versehen; kann aber ohne ihn abreisen. Wird der Seemann auf der Reise krank und

---

21) Arg. Art. 15. 30. Tit. XIV. Art. 7. Tit. XVI. Thl. II. Statut 1292. a. a. O. Art. 27. von 1497. a. a. O. Art. 38.

22) Musterrolle 1786. Art. 6.

23) L. 5. 6. D. qui pot. in pign.

24) Vergl. Musterrolle 1786. Art. 7. verbis bis — — — — Schiff und Gut wohlbehalten ankommt.

25) Musterrolle 1786. Art. 11. Art. 1. Tit. XVII. Thl. II. Stat.

26) Reglement der Grönländischen Fahrt v. 6. April 1696. Art. 5. 6.

verstirbt er auf derselben, so ist er auf Kosten der Erben zu begraben, sofern dieß möglich ist. Dabey ist, hinsichtlich der den Erben zu zahlenden Gage, die Bestimmung des Consulats [27]), daß ihnen die halbe Gage und Führung gebühre, wenn er auf der Ausreise starb, und die ganze, wenn er auf der Rückreise gestorben, jedoch wahrscheinlich nicht aus diesem, sondern aus dem Holländischen Rechte [28]) beybehalten [29]). Wird ein Schiffsmann verwundet, so ist zu unterscheiden: Erhielt er die Verwundung durch eigne Schuld, so muß er sich selbst heilen lassen; erleidet er aber die Verwundung durch einen Unglücksfall, oder wird er bey der Vertheidigung des Schiffes gegen den Feind verwundet, so muß er auf Kosten des Schiffs und der Ladung geheilt und verpflegt werden. Würde er aber so verwundet, daß er nicht geheilt werden kann, und dadurch außer Stand gesetzt, sich selbst zu ernähren, so ist ihm die Unterstützung der Armenanstalten zugesichert [30]). Schiffer und Schiffsvolk nehmen in dieser Hinsicht an den Wohlthaten der allgemeinen Kranken- und Armenanstalten Antheil. Außerdem aber wurde schon 1556 ein eignes Schifferarmenhaus gestiftet, in welchem verarmte, alt und krank gewordene Seefahrende unterhalten werden, und aus dessen Fond den Wittwen und Waisen der zur See umgekommenen Schiffer eine Unterstützung gereicht wird, zu welchem Ende seit 1689 eigne Wohnungen für diese eingerichtet wurden und noch unter Aufsicht der Alten der Schiffergesellschaft bestehen.

---

27) **Consolato del mare cap. 126. 127.**

28) Placaet Filips II. Tit. van Schiplieden. Art. 17. Daß dieses die Quelle des Hamburgischen Rechtes ist, und nicht das Consulat, beweiset schon der Umstand, daß im Statut auch der Führuug erwähnt wird, deren das Consulat nicht gedenkt, wohl aber das Placaet. Dann aber gesteht das Consulat dieses Recht nur den Erben der für die Reise gemietheten Matrosen zu, und bewilligt den monatweise gehäuerten nur ihre Gage für die Zeit, die sie gedient haben. Das Hamburger Statut sowohl, wie das Placaet Filips II. enthalten diese Distinction nicht.

29) Art. 30. Tit. XIV. Thl. II. Stat.

30) Art. 17. Tit. XIV. Thl. II. Stat. Vergl. Stat. 1497. v. Schiprechte. Art. 20. Reglement der Grönländ. Fahrt 1696. Art. 11. Musterrolle 1786. Art. 11. Hamb. Artikelsbrief. Art. 45.

Auch in Hamburg ist der Schiffer verpflichtet, seinen Schiffsleuten bey der Entlassung ein Zeugniß über ihre Aufführung zu geben, wenn sie es verlangen. Früher mußte jeder Seemann ein solches haben, da kein Schiffer ihn annehmen durfte, wenn er nicht dieses Zeugniß seines vorigen Capitains aufweisen konnte [31]). Doch war, wie dieß nicht nur der Name Paßbord, den dieses Zeugniß in den Gesetzen führt, anzudeuten scheint, sondern auch aus den übrigen Bestimmungen folgt, die Hauptsache dabey der Beweis der wirklichen Entlassung aus dem früheren Dienste. Jetzt ist die ganze Vorschrift obsolet, und durch die Einrichtung mit dem Wasserschout überflüssig geworden. Verweigert der Schiffer einem Seemann ein Zeugniß, so sollen die Schifferalten, und nächst diesen die ordentlichen Gerichte entscheiden, ob er hinlängliche Gründe habe, die ihn dazu berechtigen.

Ob in Hamburg das Schiffsvolk frey vom persönlichen Arreste wegen Schulden sey, wenn das Schiff ladet oder segelfertig ist, kann wegen der Disposition eines Artikels, nach dessen Worten der Schiffer der Schulden halber mit Recht bekümmert wird, sich der Fracht verziehen, kann, aber, auf Verlangen der Befrachter, einen andern Schiffer in das Schiff setzen soll [32]), zweifelhaft seyn. Der Schiffer hat dieses Recht danach offenbar nicht; und es würde daraus folgen, daß es auch dem Schiffsvolke nicht zustehe. Man muß es daher, so weit es als deren Recht in Betracht kommt, ihnen absprechen. Aber es dürfte doch zu behaupten seyn, daß der Schiffer, der im Begriff ist, abzusegeln, es sich nicht gefallen zu lassen braucht, daß ihm einer von seiner Equipage vom Bord geholt werde. Wird ein solcher aber am Lande getroffen, so kann auch wohl der Schiffer sich dagegen nicht auflehnen.

Was die Verbrechen des Schiffsvolks betrifft, so gilt auch in Hamburg der Grundsatz, daß dem Schiffer das Recht zustehe, die geringeren Vergehen zu ahnden [33]). Die Strafen für diese sind

---

31) Art. 25. Tit. XIV. Thl. II. Stat.
32) Art. 9. eod. Statut 1497. a. a. O. Art. 12.
33) Arg. 13. 16. 22. 28. Tit. XIV. Thl. II. Stat.

Verluſt der ganzen oder eines Theils der Gage, Ausſetzung an ein bewohntes Land, Abſchied und mäßige körperliche Züchtigung [34]). Wegen der Verbrechen aber ſteht dem Schiffer auch hier kein Strafrecht zu, ſondern er muß ſich der Perſon des Verbrechers gehörig verſichern, und denſelben zur Beſtrafung der Obrigkeit überliefern [35]). Es kann wohl keinem Zweifel unterliegen, daß auch in Hamburg jede muthwillige Zerſtörung des Schiffes oder eines Theiles deſſelben, ſie geſchehe nun zum Nachtheil der Rheder oder der Befrachter, oder des Verſicherers, ſtreng geahndet werden muß. Es exiſtirt jedoch darüber keine beſtimmte geſetzliche Verordnung, und ſo kann man nur annehmen, daß darauf nach Verhältniß des Verbrechens, und unter Berückſichtigung der Abſicht, in welcher daſſelbe begangen wurde, ſo wie nach Maßgabe des erfolgten Schadens eine willkührliche Strafe ſtehe; es läßt ſich wohl langwieriges Gefängniß bey angemeßner Arbeit annehmen. Conſequent ſollte man damit Verluſt des guten Namens und Verweiſung aus der Stadt und deren Gebiete verbinden [36]). Ausdrücklich erwähnt, und daher als eigentliche Seeverbrechen anzuſehen ſind im Hamburgiſchen Rechte: 1) Von Verbrechen des Schiffers, das muthwillige Verbodmen des Schiffes, das Entlaufen mit dem Schiffe, das Verkaufen der Güter oder des Schiffes. Alle dieſe Handlungen ſollen nach dem Geſetze mit einer willkührlichen Strafe und demnächſtiger Verweiſung aus der Stadt und deren Gebiete beſtraft werden [37]). 2) Verbrechen, die ſowohl der Schiffer als auch das Schiffsvolk begehen kann, ſind: a) Seeraub. Der Begriff deſſelben beſteht hier darin, daß Schiffer oder Seeleute auf freyer See oder freyem Hafen andre Schiffer oder Kaufleute anhalten, und ſie entweder berauben, oder ihnen körperliche Gewalt anthun. Die Strafe iſt der Tod mit dem Schwerte,

---

34) Art. 13. 16. 17. eod.

35) Artikelsbrief 1746. Art. 39.

36) Wegen Art. 32. Tit. XIV. Thl. II. Stat. Kürzlich iſt das Wegſetzen eines Schiffes mit Spinnhausſtrafe und Staubbeſen beſtraft.

37) Art. 32. cit.

und zwar nach dem Gesetze [38]) unbedingt; nach der Praxis unzweifelhaft in dem Falle, da Mord oder Tödtung dabey vorfiel. Ob die Todesstrafe jetzt erkannt werden würde, wenn Niemand dabey ums Leben kam, könnte zu bezweifeln seyn, wenn gleich das Verbrechen wohl noch immer für eines der schändlichsten gehalten, und mindestens mit der Strafe des Straßenraubes, wo nicht mit einer schärferen, belegt werden dürfte. b) Weigerung das Schiff gegen Feinde und Räuber zu vertheidigen. Das Schiffsvolk verliert hier seine Hauer, und wird überdieß, nach Verhältniß der Sache, willkührlich bestraft. Der Schiffer dagegen wird unfähig, künftig ein Schiff wieder zu commandiren, verliert Ehre und guten Namen, und wird für immer aus der Stadt und deren Gebiete verwiesen [39]. Dabey muß jetzt wohl darauf gesehen werden, ob der Schiffer überhaupt bewaffnet oder im Stande sey, sich zu vertheidigen. Dieß ist nicht häufig der Fall, und dann kann man ihm nichts zur Last legen; so wenig, wie dem Schiffsvolke, das nicht einem sicheren Tode entgegen gehen will, ohne hoffen zu dürfen, daß dieß den Eignern des Schiffes und der Ladung nütze. Der neutrale Schiffer darf sich überhaupt den Schiffen im Kriege begriffener Mächte, nicht widersetzen (§. 394.). c) Veruntreuung. Dahin gehört sowohl der Fall, wenn der Schiffer oder das Schiffsvolk von den geladenen Gütern veruntreuen, welcher wie Diebstahl bestraft werden soll [40]), als auch der, da ein Schiffer in der, seinen Rhedern abzulegenden Rechnung, in betrüglicher Absicht etwas verschweigt. Dieser soll „für einen unehrlichen Mann gehalten" werden, und wird mit Verweisung bestraft [41]). Wider die eigentlichen Schiffsdiebstähle, denen Einhalt zu thun, wie es scheint, besonders bey eßbaren Waaren schwierig war, sind zu verschiedenen Zeiten scharfe Gesetze erlassen, nach denen dieses Verbrechen härter

---

38) Art. 10. Thl. IV. Stat.
39) Art. 43. 44. Tit. XIV. Thl. II. Stat. Musterrolle 1786. Art. 11.
40) Art. 38. Tit. X. Thl. II. Stat.
41) Art. 39. eod.

als Diebstahl bestraft werden soll [42]). d) Meuterey. Jedes Auflehnen eines Seemannes gegen den Schiffer wird nach Befinden bestraft. Unter die besonders strafbaren Arten einer Auflehnung gehört auch der Fall, da ein Seemann sich dem Schiffer, der ihn, seiner Befugniß gemäß, züchtigt, thätlich widersetzt. Darauf sowohl, wie wenn einer sich an einem Officier vergreift, ist willkührliche Leibesstrafe gesetzt [43]). Der Schiffer ist berechtigt, einen widerspenstigen Seemannn an das erste bewohnte Land zu setzen, wobey ihm das übrige Schiffsvolk bey Verlust ihrer Gage und willkührlicher Strafe behülflich seyn muß [44]). Der eigentliche Begriff der Meuterey liegt aber erst vor, wenn das Schiffsvolk sich zur Widersetzlichkeit gegen den Schiffer verbindet, besonders, wenn es ihn zwingt, in einen andern als den Bestimmungshafen zu segeln, oder höhere Gage erpressen will. Dieses Verbrechen wird mit Leib- und Lebensstrafe bestraft [45]). e) Thätlichkeiten des Schiffsvolks gegen einander. Wenn Seeleute unter einander nicht Frieden halten, werden sie mit dem Verlust von eines Monats Gage bestraft [46]). Wenn sie aber in Hader und Zank mit einander gerathen, und dieß in Schlägerey ausartet, so werden sie körperlich gezüchtigt, auch wenn keine Verwundung erfolgte, und es liegt in der Natur der Sache, daß, wenn diese

---

42) Verordn. f. Schiffer und Schiffsvolk 5. Dec. 1766. Additionalartikel dazu 26. Aug. 1773. Mandat v. 27. März 1786 und v. 12. April 1799. Letzteres für aufwärts fahrende Schiffer. Da sich die Preußischen Schiffer der Ausführung dieses Mandats und der Hafenpatrouille widersetzten, so wurde unterm 8. July eine strenge Bekanntmachung des Senats, und unterm 2. August durch den Königl. Preuß. Gesandten eine geschärfte Verordnung des Königs vom 24. July publicirt. Die Verpflichtungen wegen des Verfahrens beym Löschen und Laden unten bey der Lehre vom Frachtcontract §. 432.

43) Art. 17. Tit. XIV. Thl. II. Stat. Hamb. Artikelsbrief Art. 7. 8.

44) Art. 13. 27. Tit. XIV. Thl. II. Stat. Statut 1292. Schiprecht Art. 12. v. 1792. Tit. von Schipr. Art. 16.

45) Art. 26. Tit. XIV. Thl. II. Art. 13. Thl. IV. Stat. Artikelsbrief Art. 19. Nach letzterem ist jeder Seemann, der von der Meuterey etwas erfährt, bey Leibesstrafe verbunden, dem Schiffer dieses sofort anzuzeigen.

46) Musterrolle 1786. Art. 2.

entstand, die Strafe steigen müsse [47]). f) Desertion. Wenn ein Seemann ohne Erlaubniß aus dem Schiffe geht, oder außerhalb des Schiffes übernachtet, so wird er disciplinarisch bestraft, und erleidet einen Abzug an der Gage [48]). Wenn aber ein Seemann, der etwas auf die Hand erhalten, damit entlaufen würde, soll er, wenn dieß vor dem Abgange geschieht, das Empfangene zurückgeben, und überdieß mit vierzehntägigem Gefängnisse in der Roggenkiste bestraft werden [49]). Merkwürdig ist dabey, daß der Wasserschout wenigstens soweit für den Seemann verantwortlich ist, daß er in dem vorausgesetzten Falle dasjenige, was er demselben auf die Hand gegeben, ersetzen soll, wenn man des Entlaufenen nicht wieder habhaft wird, eine Vorschrift, die ihre Erklärung durch den Nachsatz erhält, daß er nicht verpflichtet ist, etwas auf die Hand zu geben, wenn der Empfänger ihm nicht Sicherheit leistet [50]). Entläuft einer außerhalb Landes, so verliert er seine ganze Gage, und wird ferner willkührlich bestraft [51]). Es ist wohl nicht zu bezweifeln, daß dieser Fall strenger geahndet werden solle, als der erste. Die Strafe wird deshalb auch härter seyn müssen.

§. 407. Von den Lootsen.

Lootse, Pilot, Locmann, ist derjenige, der ein Geschäft daraus macht, Schiffe, die ein gewisses Fahrwasser passiren, durch dasselbe zu führen. Dieser Lootsen giebt es verschiedene; hier interessiren nur diejenigen, die aus See kommende Schiffe in den Fluß, oder den Fluß hinauf, oder wo kein Fluß ist, sondern der Hafen unmittelbar am Meere liegt, in diesen hinein führen, die

---

[46]) Art. 17. Tit. XIV. Thl. II. Stat. Artikelsbrief Art. 32. 33. 35 — 39.

[48]) Art. 16. Tit. XIV. Thl. II. Stat. vergl. Stat. 1292. a. a. O. Art. 7. 1497. a. a. O. Art. 19. Musterrolle 1786. Art. 4. 5.

[49]) Art. 21. Tit. XIV. Thl. II. Stat. Reglement des Wasserschout Art. 10. Das Statut von 1497 setzt auf Desertion unbedingt den Galgen a. a. O. Art. 22. und eben so das Wisbuysche Seer. Art 61.

[50]) Reglem. des Wasserschout. Art 11.

[51]) Musterrolle 1786. Art. 8.

Revierlootsen und die Lootsen aus See. Jetzt kann man wohl annehmen, daß diese Lootsen fast überall von der Behörde angestellt werden. Schiffer sind verpflichtet einen Revierlootsen anzunehmen, wenn sie ihn haben können (§. 389.).

Sobald der Lootse in dieser Eigenschaft an Bord kommt, erhält er das Commando des Schiffes. Sowohl der Schiffer, wie die Officiere und das Schiffsvolk sind verpflichtet, ihm in allem was auf die Führung des Schiffes Einfluß hat, zu gehorchen. Dagegen aber ist auch der Lootse für alle Versehen mit seinem ganzen Vermögen verantwortlich, und kann, wenn er nicht im Stande ist, einen Schaden zu ersetzen, selbst bestraft werden. Ja, die alten Seerechte sprechen dem Lootsen, durch dessen Versehen Schaden an dem Schiffe oder an der Ladung entsteht, das Leben ab, und autorisiren bald einen jeden aus dem Schiffsvolke, ihm den Kopf abzuschlagen [1]), bald wenigstens den Schiffer, ihn ihm nach gepflogenem Schiffsrath abschlagen zu lassen [2]).

Die besonderen, rein polizeilichen Vorschriften, die in verschiedenen Häfen gelten, sind hier zu übergehen. In privatrechtlicher Hinsicht entsteht hier die Frage, wie weit ist ein Schiffer für die Versehen des Lootsen verantwortlich? Die Gesetze lassen die Frage in der Regel unentschieden, man muß sie daher aus der Natur der Sache beantworten:

Danach ist der Schiffer für die Versehen, die der obrigkeitlich angestellte Lootse bey der Führung des Schiffes begeht, nicht verantwortlich. Denn, da er verpflichtet ist, einen Lootsen zu nehmen, und da der Lootse in dieser Eigenschaft die Natur eines Beamten annimmt, so hat er in der Wahl desselben nicht freye Hand. Wenn also ein Schade durch das Versehen dieser Person, an welche er gebunden ist, entsteht, so nimmt dieses für ihn die Natur eines See-Zufalles an, für welchen aufzukommen, man ihn nicht verpflichtet erachten kann. Wenn aber ihm selbst, oder seinem

---

1) Oleron Ser. Art. 23.
2) Consolato del mare cap. 247.

Schiffsvolke ein Versehen zur Last fällt, oder wenn er den Lootsen in Irrthümer führte, z. B. ihm eine unrichtige Tiefe des Schiffes angab, und daraus ein Versehen desselben entspringt, so ist der Schiffer unbedenklich in Anspruch zu nehmen, jedoch nicht aus dem Versehen des Lootsen, sondern aus seinem eigenen. Ueberall dagegen, wo der Schiffer freiwillig einen Lootsen annahm, ohne dazu verpflichtet zu seyn, und überall, wo er sich eines nicht angestellten Lootsen bediente, ist dieser blos als ein, zu dem besonderen Zweck und für die Dauer der erforderlichen Zeit, angenommenes Mitglied der Equipage anzusehen, und der Schiffer kommt für ihn in dem Maaße auf, in welchem er für seine Equipage haftet (§. 404). Für seine Bemühungen erhält der Lootse eine angemessene Belohnung, Lootsgeld. Wo angestellte Lootsen befindlich, da pflegt hiefür eine Taxe vorgeschrieben zu seyn; wo dieß nicht der Fall ist, da ist die Größe desselben zunächst nach der Uebereinkunft zu bestimmen. War keine Uebereinkunft dieserhalb getroffen, und läßt sich keine Usance nachweisen, so bleibt nichts übrig, als nach Verhältniß der gehabten Mühe dem Lootsen eine Belohnung nach der Billigkeit zuzugestehen. Nach den alten Seerechten trug der Schiffer die Beköstigung des Lootsen, und das Lootsgeld wurde aus den Gütern bezahlt [3]); weshalb es späterhin unter die Rubrik der Havarie-Ordinaire kam. Verschieden davon ist das in Havaarie-Grosse gehörende Extra-Lootsgeld, worüber unten (§. 443.).

Spanien. — Die Revierlootsen (pilotos lemanes ó de costa y ria) werden, ehe sie angestellt werden dürfen, nach dem Gesetz von Bilbao, durch den Loots-Capitain (piloto major) examinirt. Um zum Examen gelassen werden zu können, muß einer aber 24 Jahre alt seyn, und wenigstens 4 Jahre von der Küste ab in die hohe See gefahren haben, und sich darüber ausweisen. Nach bestandenem Examen werden sie von dem Prior und den Consuln in Eid genommen uud angestellt. Der Lootse

---

a) Wisbuy Seer. Art. 60. Placaet Filips II. Art. 9.

ist für die Leitung des Schiffes verantwortlich, daher er schon zu bestrafen ist, wenn er betrunken die Führung eines Schiffes unternimmt [4]). Zur Erstattung alles Schadens, der durch seine Schuld entsteht, ist er unbedingt verbunden, er mag aus Bosheit, Trunkenheit oder Unwissenheit fehlen; wie er auch ohne Unterschied, wo ein Schiff dadurch verloren würde, abgesetzt und nach aller Strenge bestraft werden soll [5]). Dabey ist es ihnen besonders zur Pflicht gemacht, sich, sobald sie an Bord eines Schiffes kommen, darüber zu unterrichten, wie tief das Schiff gehe [6]). Das ordentliche Lootsgeld soll hier zur Havarie ordinaire gerechnet werden [7]).

Frankreich. Holland. — Auch auf den französischen Revieren sind in der Regel Lootsen angestellt, deren sich jeder bedienen muß. Der Lootse ist für die Führung des Schiffes unbedingt verantwortlich. Verliert er ein Schiff durch sein Versehen, so wird er zu einer dreymonatlichen Galeerenstrafe verurtheilt; es steht aber Todesstrafe darauf, wenn er es absichtlich wegsetzt [8]). Alles ordentliche Lootsgeld fällt dem Schiffe allein zur Last [9]). Dasselbe ist nach holländischem Rechte der Fall [10]).

England. — Das englische Recht bindet die Schiffer gleichfalls an die angestellten Lootsen (licensed pilots) und bestimmt als Strafe für den Fall daß ein anderer genommen würde, das doppelte Lootsgeld, und 5 Pfund für jede 50 Tonnen Last eines Schiffes [11]). Doch können Schiffe, in Noth, sich eines jeden als Lootsen bedienen. Die Lootsen werden, ehe ihnen

---

4) Ordenanzas de Bilbao cap. XXVI. Art. 1 — 6.
5) Art. 10. 11. eod.
6) Art. 9. eod.
7) Ordenanzas de Bilbao cap. XX. Art. 1.
8) Décret du 14. decembre 1806. Art. 31. 40.
9) Code de comm. art. 406.
10) Niederländ. Handelsgesetzb. B. II. Tit. X. Art. 13.
11) Stat. 52. Geo. III. c. 39. §. 59. Diese Strafe jedoch nur, wo die Lootsen von trinity college oder der cinque ports betheiligt sind, und von ihren Vorgesetzten Erlaubniß erhalten, sie einzufordern.

eine Licenz ertheilt wird, durch dazu committirte Personen examinirt, und erhalten ein Certificat darüber, welches atteſtirt, ob ſie die erforderlichen Kenntniſſe von der Küſte und die Fähigkeit, Schiffe in die Häfen zu bringen, beſitzen. Es wird ferner keiner als Lootſe von Trinity Haus (d. h. für die Themſe und Medway) angeſtellt, der nicht wenigſtens drey Jahre als Steuermann, oder ein Jahr als Schiffer, auf einem Schiffe das Bramſegel führt (square rigged vessel) gefahren, oder ſieben Jahre im Lootſendienſt von Trinity Haus beſchäftigt geweſen, oder fünf Jahre alsLehrling bey einem Lootſen gedient hat [12]). Das engliſche Recht ſtellt ausdrücklich den Grundſatz auf, daß der Schiffer weder für Verſehen des Lootſen aufzukommen braucht, noch auch Rechte, die er aus Contracten, z. B. aus Aſſecuranzen, Certepartien ꝛc. habe, dadurch verlieren ſoll [13]). Für das Lootsgeld exiſtirt eine Taxe [14]); doch bindet dieſe nur die admittirten Lootſen, für die ſie beſtimmt wurde [15]), nicht aber andere Perſonen, die etwa zugezogen werden möchten.

Nordamerica. — Man kann hier das engliſche Recht als anwendbar anſehen, ſo weit es nicht durch Localität bedingt iſt. Auch hier haftet der Schiffer nicht für Verſehen des Lootſen, doch

---

12) Stat. 53. Geo. III. c. 140. Stat. 52. Geo. III. c. 39. §. 5.

13) Stat. 52. Geo. III. c. 39. §. 27. 30. 31. und entſchieden in Bennet c. Moita (*Taunt*, rep. VII. 258.) einem Falle, der eine Anſeglung betraf. Doch iſt in Attorney general c. Case. (Price rep. III. p. 302) entſchieden, daß dieſer Grundſatz nicht allgemein gelte, ſondern nur in den in der Acte genannten Fällen. Danach iſt der Satz nur anzunehmen, wenn Lootſen für die Themſe und Medway und die Buchten und Reviere zwiſchen Orfordneß und London-Brigde, von London-Brigde bis an die Downs, von dieſen weſtlich bis an die Inſel Wight und im Canal von dieſer Inſel bis an London-Brigde, oder für einen der cinque ports an Bord ſind.

14) Stat. 52. Geo. III. c. 39. §. 3 — 9. und die Anlagen schedule A. B. zu der Acte.

15) Dieß iſt hinſichtlich des Schragens der Lootſen von Trinity Houſe entſchieden durch Sir Wm. Scott in dem Fall des Nelſon, Main.

kommen die Rheder dafür auf, auch wo öffentlich angestellte Lootsen sich befinden [16]).

Oesterreich. — Der Lootse (piloto, der Steuermann heißt hier noch nocchiere), unter dem sich aber das editto politico einen solchen denkt, der für die Reise mitgenommen wird, gehört zu den Schiffsofficieren; wiewohl nur, soweit von der Fahrt die Rede ist, in welcher Beziehung er daher auch allein an den Berathungen Theil nimmt [17]). Ueberhaupt aber vermengt das Gesetz, vielleicht durch den vagen Sprachgebrauch verleitet, die Begriffe von Lootsen und Steuermann mit einander, und bezeichnet dann die eigentlichen Lootsen mit der Benennung piloto straordinario. Der Lootse soll die erforderlichen Kenntnisse haben. Ein Schade, der durch seine Unwissenheit entsteht, verpflichtet ihn nicht nur zum Schadenersatze, sondern er wird überdieß ex officio peinlich bestraft [18]).

Rußland. — Der Schiffer muß sich überall, wo solche angestellt sind, eines geschwornen Lootsen bedienen [19]). Der Lootse muß jederzeit ein schriftliches Attest des Magistrats über seine Tüchtigkeit bey sich haben, und dem Schiffer, der dieß verlangen soll, vorzeigen. Die Hafen- und Strandlootsen, die die Einbringung eines Schiffes auf ihre Gefahr übernehmen müssen, sind dafür verantwortlich, und kommen für allen Schaden auf; jedoch nicht, wenn der Schiffer ihnen nicht folgen will, in welchem Falle sie sich durch die Erklärung, nicht verantwortlich seyn zu wollen, von aller Verbindlichkeit befreyen können [20]). Der Schiffer muß dem Lootsen schriftlich genau aufgeben, wie tief sein Schiff gehe. Macht er ihm eine unrichtige Angabe, so wird er für jeden Schaden, der durch ein Stranden oder Festgerathen entsteht, verantwortlich, und bezahlt, auch wo kein Schade entstand,

---

16) S. Abbot by *Story* p. 214. 215.

17) Editto politico di navigazione mercantile austriaca art. IV. §. 1.

18) *Ibid.* art. IV. §. 2. 3.

19) Russ. Ordn. der Handelsschiffahrt. Hauptst. I. Art. 6.

20) Ebendas. Hauptst. II. Art. 41.

dem Lootsen für jeden Zoll, den er falsch angab, fünf Rubel Strafe. Sonst wird der Lootse, der ein Schiff, auch aus Unachtsamkeit, fest gerathen ließ, bestraft, und verliert, wo ohne seine Schuld ein Schiff festgerieth, oder wo kein Schade entstand, sein Lootsgeld [21]).

Schweden. — Jeder Schiffer, mit Ausnahme der kleinen Küstenfahrer, muß bey 75 Thlr. Strafe einen Kron-Lootsen nehmen [22]). Sobald der Lootse an Bord gekommen ist, muß ihn der Schiffer unterrichten, wie tief sein Fahrzeug gehe, und was sonst etwa dabey zu erinnern ist; doch hat nach der Tiefe der Lootse zu fragen, und nur im Falle unrichtiger Aufgabe fällt der Schiffer in eine Strafe von 10 Thlr. Bco. für jeden Fuß den er zu wenig angab [23]). Der Lootse erhält an Bord Matrosenkost und täglich eine Jungfrau [24]) Brantewein. Der Schiffer behält das Commando des Schiffes, aber unter der Anleitung des Lootsen, dem er nicht zu scharf zutrinken, und den er unter keinerley Vorwand vom Verdecke rufen lassen soll [25]). Der Lootse soll genau die Fahrwasser, Hafen und Ankerplätze kennen, und ist verpflichtet die höchste Aufmerksamkeit auf seinen Dienst zu richten, er soll kein Schiff warten lassen oder aufhalten, auch dasselbe auf Plätze bringen, auf welchen es ohne Gefahr liegen kann. Fügt der Lootse dem Schiffe arglistiger Weise einen Schaden zu, so kann der Schiffer nach dem Seerechte noch sein Leben fordern. Schaden durch seine Unachtsamkeit muß er ersetzen, und wird er für letzteren nach Befinden bestraft [26]). Der Schiffer verantwortet die Ma-

---

21) Ebendas. Hauptst. XIII. Art. 296 — 298.

22) *Sweriges* Rikes siö lag. Siöskade-balk (Abth. V.) Cap. 7. Kongl. förordn. om lots-och båck-inraettningen. 20. Juni 1820. §. 1. sq. Förordn. och reglemente angående lots-och båck-inraettingen, 16. Maji, 1827. Art. 1. §. 1. sqq.

23) *Swensk* siö lag. l. c. Lotsreglem. 16. Maji 1827. Art. 1. §. 8.

24) jungfru, ein Maas für Flüssigkeiten, nicht völlig ein Quartier. S. übrigens Lotsreglem. 1827. art. I. §. 10.

25) §. 8. eod. art. VII. §. 127. 128.

26) Siö lag. l. c. Lotsreglem. 1827. Art. VII. §. 120. 130.

noeuvre des Schiffes selbst; jedoch kommt er, wenn er sie nur nach des Lootsen Vorschrift vornehmen ließ, für ein entstehendes Unglück nur auf, sofern er die Aufmerksamkeit des Lootsen durch Gestatten unnöthigen Gespräches und Lärmens (onödigt samtal och sorl) zerstreute, oder denselben mit starken Getränken überhäufte, oder ihn während des Segelns vom Verdecke abrief [27]).

Dännemark. — Auch hier soll der Schiffer einen Lootsen in den Gewässern, in welchen sie zu haben sind, annehmen, und mit ihm zu dem möglichst billigsten Preise übereinkommen [28]). Im Sunde, und bey Helsingöer muß er sich eines der zur Lootsengesellschaft gehörenden, examinirten Lootsen bedienen [29]). Der Lootse muß sich erkundigen, wie tief das Schiff gehe, und der Schiffer ihm dieses und die übrigen Eigenschaften des Schiffes sagen [30]). Der Schiffer behält das Commando über das Schiffsvolk, aber er muß ausführen lassen, was der Lootse vorschreibt, der ihn immer zeitig benachrichtigen muß. Das Gesetzbuch Christians V. spricht noch dem Lootsen, der durch sein Versehen einen Schaden herbeyführte, den er nicht zu ersetzen im Stande ist, das Leben ab. Jetzt bezahlt er ihn, soweit sein Vermögen reicht, und verliert sein Amt, oder wird zur Arbeit in Eisen auf gewisse Zeit verurtheilt. Der Lootse aber, der absichtlich eine Beschädigung herbeyführt, soll gehangen werden [31]).

Preußen. — Jeder Schiffer soll sich bey dem Ein- und Auslaufen aus einem Hafen eines angestellten Lootsen bedienen, es müßte denn seyn, daß ein Nothfall ihn daran verhindert, was von der Behörde, in Danzig von dem Polizeypräsidio unter Zu-

---

27) Lotsreglem. 1827. Art. I. §. 8.

28) Gesetzb. Christians V. B. IV. Cap. III. Art. 23.

29) Anord. for det privilegerede Lots-Saelskab i Helsingöer 10. Sept. 1778. Placat 4. Febr. 1780.

30) Gesetzb. Christians V. a. a. O. Art. 24. Anordning hvorefter Lotserne fra Dragoe og udi Sundet etc. etc. sig have at forholde 13. Jun. 1771. §. 2. Anordn. for det pr. Lotssaelskab. etc. 10. Sept. 1778. §. 12.

31) Anord. for det Lotssaelskab. 10. Sept. 1778. §. 25. 26. 27.

ziehung des Lootscommandeurs und andrer Sachverständigen, untersucht wird, worauf dem Commerz- und Admiralitätscollegio (in Danzig) die Entscheidung darüber zusteht [32]). Der Schiffer muß dem Lootsen, sobald er an Bord kommt, die Tiefe des Schiffes anzeigen, sowie er ihn auch von der übrigen Beschaffenheit des Schiffes in Kenntniß zu setzen hat, bey einer Strafe von zwey Thalern für jede zehnte Last, die das Schiff mißt [33]). Er muß dem Lootsen in allem folgen, besonders auch an den von diesem bezeichneten Plätzen zum Anker gehen, wenn er nicht einlaufen kann, also auch wenn das Schiff gelichtet werden muß. Bey dem Einlaufen ist dem Lootsen die gänzliche Leitung des Schiffes zu überlassen. Nur wenn derselbe bey der Führung des Schiffes Fehler macht, kann der Schiffer, nach gehaltenem Schiffsrathe, und nachdem Warnungen fruchtlos geblieben sind, ihm, wenigstens auf dem Danziger Reviere, die Direction abnehmen. Er muß dann aber sogleich nach seiner Ankunft dem Lootsencommandeur eine Anzeige machen, worauf alsdann die Untersuchung eingeleitet, und entweder der Schiffer oder der Lootse bestraft wird [34]). Der Lootse darf das Schiff nicht verlassen, bis er es eingebracht hat, und muß überhaupt allen möglichen Fleiß anwenden. Entsteht durch seine Schuld Schaden, so soll er ihn ersetzen, und wird überdieß mit angemessener Strafe belegt [35]).

§. 407. b. Von den Passagieren.

Die Gesetze übergehen die Lehre von den Passagieren sämmtlich. Von den alten Rechtsquellen enthält nur das Consulat eini-

---

32) Preuß. Seer. 1727. Cap. III. Art. 1. Preuß. Strandungsordn. 10. Nov. 1728. Cap. II. Art. 7. Danzig Hafen-Polizeiordn. 30. Jan. 1821. §. 1. Zollreglem. 1674. Art. 1.

33) Preuß. Zollreglement 1674. Art. 4. Preuß. Seer. 1727. a. a. O. Art. 2. Strandungsordn. a. a. O. Art. 8. Danziger Hafen-Polizeiordn. §. 2.

34) Danziger Hafenordn. 1821. §. 5. Preuß. Seer. 1727. Cap. III. Art. 3. Strandungsordn. Cap. II. Art. 12.

35) Preuß. Strandungsreglement 1728. Cap. II. Art. 10 — 12.

ge Bestimmungen darüber, und von neueren Gesetzen finden sich Vorschriften in dieser Hinsicht nur in dem Preußischen Landrechte. Im allgemeinen dürfte etwa folgendes zu bemerken seyn [1]):

Hauptquelle der gegenseitigen Rechte und Verbindlichkeiten der Schiffer und Passagiere, ist der zwischen ihnen geschlossene Contract, Passage-Contract. Darunter ist überhaupt der zwischen dem Schiffer und einem Reisenden geschlossene Miethcontract [2]), durch welchen jener sich verpflichtet, gegen eine bedungene Belohnung diesen an einen bestimmten Ort zu schaffen, zu verstehen. Nach dem Consulate soll der Schiffer dem Passagiere einen Platz und Wasser reichen, und, besonders, wenn er etwas auf die Hand (im catalonischen Texte senyal. castil. señal. ital. caparra) gegeben, ihn an den bestimmten Ort schaffen [3]). Demjenigen, der eine höhere Belohnung bezahlt, soll er dabey einen größeren Platz anweisen [4]). Letzteres richtet sich jetzt allein nach der Uebereinkunft, nach der auch zu bestimmen ist, wo den Passagieren ihr Platz und ihre Schlafstelle anzuweisen ist, ob in der Cajüte oder ob unterm Verdeck. In letzterer Hinsicht pflegt man den Passagieren auch wohl besondre Namen beyzulegen. Ob der Passagier sich selbst beköstigen muß, oder ob er die Kost von dem Schiffer erhält, ist gleichfalls nach dem Contracte zu bestimmen. Wäre eine Bestimmung hierüber in dem Contracte nicht enthalten, so muß die muthmaßliche Absicht der Partheyen aus der Größe des bedungenen Passagegeldes abstrahirt werden, und zwar so, daß man dabey untersucht, wie viel an solchem für ähnliche Reisen mit, und wie viel ohne Beköstigung bezahlt zu werden pflegt. Hat aber der Schiffer die Beköstigung übernommen, so geht seine Verbindlichkeit dahin, daß er dem Passagier gute gesunde Schiffskost reichen muß, und zwar den Cajütenpassagieren solche, wie er

---

1) Von Schriftstellern hat nur *Wedderkop* l. c. Lib. III. tit. III. sect. I. p. 65. sqq. einiges, wiewohl auch nur wenig.

2) So auch Code Napoleon art. 1779. n. 2.

3) Consolato del mare cap. 114.

4) Consolato d. m. cap. 71.

sie selbst genießt. Weine und sonstige Getränke, (allenfalls Bier und immer Wasser ausgenommen) pflegen sich die Reiseuden auch in diesem Falle selbst halten zu müssen. Demjenigen Passagier, der selbst seine Beköstigung übernommen, braucht er zwar in der Regel nichts an Speise und Trank zu reichen; wenn diesem aber die Lebensmittel ausgehen, so muß er ihn nothdürftig ernähren, und zwar selbst, wenn bey einer sehr langen Reise der Schiffer und sein Schiffsvolk selbst schon auf kleinere Rationen gesetzt sind. Doch braucht er dieß nicht unentgeltlich zu thun, sondern kann dafür eine angemessene Bezahlung fordern. Dagegen ist aber auch der Passagier verbunden, wenn der Schiffer Mangel an Lebensmitteln hat, die Seinigen zum allgemeinen Nutzen herzugeben, und zwar gleichfalls gegen angemessene Bezahlung [5]). Dem Schiffer muß, da er selbst durch die mangelhafte Ausrüstung eines Passagieres in Verlegenheit gerathen kann, unbedingt das Recht eingeräumt werden, vor der Abreise zu untersuchen, ob derjenige, der sich selbst beköstigen soll, auch den hinreichenden Vorrath an Bord gebracht habe, und kann, nach meiner Meinung, selbst sich weigern, ihn mitzunehmen, wenn er diesen nicht hat.

Sonst hat nach der Natur der Sache und nach allgemeinen Rechtsprincipien der Schiffer hinsichtlich des Passage-Contractes noch folgendes zu bemerken: Das Mitnehmen von Passagieren ist ihm nur erlaubt, wenn die Rheder damit zufrieden sind. Daher ist er an dem Wohnorte derselben an ihre Einwilligung gebunden. In der Fremde kann man dieß zwar nicht behaupten, doch muß es ihm wenigstens nicht untersagt seyn, und auch wo kein allgemeines Verbot ihn ganz daran verhindert, muß er wenigstens keinen Passagier in die Kost nehmen, wenn er nicht mit Lebensmitteln hinlänglich versehen ist. Er muß ferner die allgemeinen gesetzlichen Vorschriften wohl beobachten, und also z. B. keine Passagiere mitnehmen, die nicht mit einem gehörigen

---

[5]) So auch Ordonnance de la marine art. 31. tit. du capitaine (H. 1.)

Passe versehen sind, besonders keine verdächtige Personen, entflohene Verbrecher ꝛc.

Während der Reise hat der Schiffer über die Passagiere zwar nicht völlig diejenige Gewalt, die ihm über das Schiffsvolk eingeräumt ist, aber er hat das Recht, in allem was die Sicherheit des Schiffes, die Beobachtung der Ordnung in demselben ꝛc. betrifft, sein Benehmen vorzuzeichnen. Namentlich darf derselbe nicht im Wege seyn, wo das Schiffsvolk Arbeiten verrichten soll, und man muß den Schiffer berechtigen, Zwangsmittel anzuwenden, wenn der Reisende darin nicht folgen will; doch hat er natürlich *nie ein* Recht zu strafen; vielmehr kann er nur Klage bey der Obrigkeit gegen denselben erheben, und darf höchstens, wo er durchaus nicht anders sich sichern kann, den Passagier verhaften. Dagegen aber ist auch der Schiffer verbunden, den Passagier anständig zu behandeln, und dafür zu sorgen, daß ihm auch das Schiffsvolk schicklich begegne [6]).

Im allgemeinen läßt sich wohl behaupten, daß der Passagier ohne besondre Uebereinkunft keine Güter in das Schiff laden dürfe, daß aber der Schiffer dessen Bagage, soweit diese in Kleidern und Reise-Bequemlichkeiten besteht, mitzunehmen verbunden sey, wiewohl die Grenze, wie weit dieß gehe, schwer zu bestimmen seyn dürfte. Auch dürfte sich die Verbindlichkeit selbst noch nach den Umständen modificiren. Das Consulat unterscheidet zwischen größeren und kleineren Reisen, und spricht den Schiffer von der Verbindlichkeit, den Koffer eines Reisenden unentgeltlich mitzunehmen, frey, wenn die Reise nicht weiter als Acre, Alexandrien, Armenien oder Spanien geht, und der Reisende nicht über zehn Ducaten [7]) bezahlt [8]). Das möchte für das heutige Recht etwa so anzuwenden seyn: Etwas an gewöhnlichem Reisegepäck, und

---

6) **Consolato del mare cap. 59.**

7) Nach dem italienischen Text; der catalonische **20 barulles** und der castilianische **20 barullas** ist mir unverständlich. **Barulla** ist im castilianischen eigentlich ein Getraidemaaß, unserm Scheffel correspondirend.

8) **Consolato del mare cap. 75.**

wenn die Fahrt in einem Tage nicht beendigt ist, auch wohl Nachtzeug, wird der Passagier immer befugt seyn, unentgeldlich mitzunehmen. Besteht die Fahrt aus einer wirklichen Reise, so wird er auch für einen Koffer mit Kleidern und einige solcher Victualien, deren man sich zur Erleichterung einer Reise wohl zu bedienen pflegt, wie Wein, eingemachte Sachen und Speisen, die er von dem Schiffer nicht zu fordern berechtigt ist, einen Platz fordern können. Bey einer bloßen Lustfahrt, oder einer sehr kleinen Reise kommt alles auf die Abrede an. Schiffe, die regelmäßig Passagiere einnehmen und auf diese besonders eingerichtet sind, wie die sogenannten Packetböte, pflegen überhaupt ein gewisses Gewicht frey mitzunehmen und sich das übrige bezahlen zu lassen. Für wirkliche Waaren, d. h. für solche Sachen, die ein Reisender als Gegenstand des Handels mit nimmt, muß er immer Fracht bezahlen, wenn nicht ein andres bedungen ist.

Für die Sachen, welche der Reisende mit in das Schiff bringt, ist der Schiffer unbedingt verantwortlich [9]; so daß er allen Schaden, den die Sachen der Reisenden in dem Schiffe leiden, ersetzen muß, und zwar ohne Unterschied, ob er selbst, einer seiner Leute oder ein andrer Reisender den Schaden verursachte [10], und ob ihm eine Schuld beygemessen werden kann oder nicht [11]. Auch ist es nicht erforderlich, daß ihm die Sachen besonders übergeben seyen, wiewohl er sich gegen eine Verantwortung durch eine Protestation sichern kann, welche ihn jedoch nicht von der Erstattung desjenigen Schadens befreyt, hinsichtlich dessen er in Culpa ist [12]. Die höhere Gewalt, d. h. solcher Zufall, den es durchaus nicht in seiner Gewalt lag, abzuwenden, (damnum fatale) dagegen befreyt den Schiffer von aller Verantwortlichkeit [13].

---

9) L. 1. §. ult. D. nautae caupones (4. 9.) L. 3. §. 1. eod.

10) L. I. cit. L. 2. eod. (4. 9.) S. auch codigo de las Partidas. part. II. Tit. VIII. ley 13. sp.

11) L. 3. §. 1. eod.

12) L. 7. naut. caup. (4. 9.)

13) L. 3. §. 1. h. t. (4. 9.) Auch codigo de las Partidas l. c. ley 22.

Der Passagier ist verbunden sich zur rechten Zeit am Bord des Schiffes einzufinden. Dem Schiffer steht es im Zweifel zu, die Zeit der Abfahrt zu bestimmen, und wenn jener dann sich nicht einstellt, braucht er nicht auf ihn zu warten. Muß der Schiffer ohne ihn abgehen, so braucht er dasjenige, was er bereits empfing, nicht herauszugeben. Das Consulat [14]), welches diese Bestimmung ausdrücklich enthält, sagt nicht, ob der Passagier, der nichts auf die Hand gab, nun schuldig sey, etwas zu bezahlen? Nach dem Consulate, welches bey seiner Bestimmung ausdrücklich das bezahlte wie ein Handgeld behandelt, und dieses wie eine arrha poenitentialis betrachtet, muß man die Frage verneinen. Nach unserem Rechte aber läßt sich behaupten, daß der Passagier seine volle Passage bezahlen müsse. Dagegen muß aber der Schiffer, der vor der bestimmten Zeit absegelt, nicht nur das empfangene restituiren, sondern auch allen Schaden erstatten [15]), also auch dasjenige bezahlen, was der Passagier einem anderen Schiffer mehr geben muß. Wenn eine höhere Gewalt die Reise verhindert, so ist zwar der Schiffer von dem Schadenersatze befreyt, er muß aber das empfangene zurückgeben. Dem Passagier dagegen steht es frey, die Reise zu unterlassen, wenn er Furcht vor Kriegsgefahr oder Räubern hat [16]); wiewohl hier der Schiffer nicht verbunden ist, das etwa empfangene herauszugeben [17]).

Wie die Bezahlung der stipulirten Summe, hier Passage genannt, geschehen soll, hängt zunächst von dem Contracte ab. Regel ist es wohl, daß wenigstens ein Theil der Passage vorausbezahlt wird. Wäre dieß aber nicht geschehen, so muß man dem Schiffer ein Retentionsrecht an den Sachen des Reisenden zugestehen. Zu bemerken ist noch die Vorschrift, daß für ein, an Bord des Schiffes gebornes, Kind keine Passage bezahlt wird [18]).

---

14) Consolato del mare cap. 114.
15) Consolato d. m. l. c.
16) Consolato del mare cap. 79.
17) Consolato d. m. arg. cap. 78.
18) L. 19. §. 7. D. locati (19. 2.)

Stirbt ein Passagier an Bord, so soll der Schiffer das Bett und ein Kleid desselben haben; das beste Kleid aber erhält der Bootsmann; doch dürfte dieser Gebrauch, den das Consulat [19]) sanctionirt, wohl antiquirt seyn. Gelder und sonstige Sachen des Passagiers aber muß der Schiffer aufbewahren und an die Erben oder an die Behörde abliefern, nach dem Consulate [20]), nachdem er sie drey Jahre aufbewahrt hat, an den Bischof, damit sie, wenn sie in dieser Frist nicht abgefordert wurden, zu Seelenmessen für den Verstorbenen verwendet (invertirlo por el alma del defunto) [21]) werden.

Preußen. — Der Schiffer muß sich, bey nachdrücklicher Strafe, ehe er einen Passagier aufnimmt, dessen Reisepaß vorzeigen lassen [22]). An dem Orte, wo ein Schiff zu Hause gehört, kann der Schiffer ohne Einwilligung der Rheder keine Passagiere in die Kost nehmen; wohl aber steht ihm dieß Recht in anderen Fällen zu. Wo er solche einnahm, ohne dazu befugt zu seyn, muß er der Rhederey nach ihrer Wahl, entweder die für die Reisenden verwendete Provision vergüten, oder ihr das erhaltene Kostgeld auskehren [23]). Gezwungen ist der Schiffer nie, Passagiere einzunehmen, wenigstens nicht, wenn sie nicht bey der Ladung interessirt sind [24]). Der Contract, in dessen Ermangelung die Passage durch richterliches Ermessen, nach dem Gutachten Sachverständiger bestimmt wird, giebt die hauptsächliche Norm zur Beurtheilung des gegenseitigen Verhältnisses ab. Auf das erste

---

19) Cap. 115. 116. 117. eod.

20) Consolato del mare cap. 115.

21) Nach dem castilianischen Texte, dem der catalonische correspondirt. Das italienische Exemplar hat „lui gli debbadare per l'anima di questo.

22) Preuß. Landr. II. VIII. §. 1742.

23) Preuß. Landr. a. a. O. §. 1750 — 1752. Die letztere Verfügung scheint anzuzeigen, daß der Schiffer nur über die Beköstigung nicht ohne Consens der Rheder contrahiren soll, daß ihm aber unbenommen bleibt, einen Platz ohne Beköstigung zu vergeben. Die ganze Verordnung, die sich noch dazu so ausdrückt, er soll dies nicht am „Ladungsorte" wohl aber auf der „Rückreise" ist überdies sehr mangelhaft gestellt.

24) Preuß. Landr. II. VIII. §. 1743.

Verlangen des Schiffers müssen sich die Passagiere an Bord einfinden, und dürfen ohne dessen Erlaubniß das Schiff, wenn es segelfertig ist, nicht verlassen. Muß der Schiffer, weil sie dem zuwider handeln, ohne sie abfegeln, so bezahlen sie die volle Passage. Im Zweifel halten sich Passagiere selbst ihre Kost. Ist diese aber ohne nähere Bestimmung mitbedungen, so versteht sich Schiffskost [25]). Ist den Reisenden, die sich selbst beköstigen, ihr Vorrath ausgegangen, so muß der Schiffer ihnen, wiewohl gegen billige Bezahlung, nothdürftigen Lebensunterhalt reichen. Dagegen sind auch Passagiere verbunden, wenn das Schiff Mangel leidet, ihren Vorrath gegen angemessene Bezahlung herzugeben [26]). Der Passagier kann nicht verlangen, daß der Schiffer seine Reise abändre, oder in einen andern als den verabredeten Hafen segle. Selbst wenn ein krank gewordener ausgesetzt seyn will, muß er warten, bis sich eine bequeme Gelegenheit dazu findet; obgleich der Schiffer befugt ist, denjenigen, der mit einer ansteckenden Krankheit befallen ist, an dem nächsten bewohnten Lande auszusetzen. Der Passagier bezahlt immer die volle Passage, auch wenn er das Schiff verließ, ehe es den Bestimmungsort erreichte [27]). Für die Sachen des Passagiers haftet der Schiffer, wie er für Frachtgüter haftet, jedoch nur wenn sie ihm übergeben wurden; er kommt daher, wenn der Reisende sie in eigenem Gewahrsam behielt, nur für einen Schaden, der durch seine oder seiner Leute Schuld entstand, auf [28]). Der Passagier muß in allem, was die Beobachtung guter Ordnung im Schiffe betrifft, den Anweisungen des Schiffers folgen, und zur Rettung desselben, im Fall der Noth mit Hand anlegen [29]). Wenn der Reisende an Bord ein Verbrechen begeht, muß der Schiffer dasjenige beobachten, was ihm wegen der Seeleute zur Pflicht gemacht ist. Er ist aber auch dazu verbunden, wenn er während der Reise entdeckt, daß der Passagier vor deren Antretung sich einen Hochverrath oder Aufruhr zu Schulden kommen lassen [30]).

§. 408. Hamburger Recht hinsichtlich der Lootsen und Passagiere.

Auch in Hamburg hat man schon früh daran gedacht, durch die Fürsorge für das Lootswesen die Sicherheit der Schiffahrt zu befördern. Schon im Anfange des siebzehnten Jahrhunderts, und vielleicht noch früher, sind Lootsen förmlich angestellt gewesen. Seit 1639 aber, ist die Einrichtung getroffen, daß Lootsen regelmäßig ausgehen, um den Schiffen aufzupassen, und eben so alt

---

25) Dasselbe a. a. O. §. 1741 — 1749.
26) Preuß. Landr. a. a. O. §. 1753 — 1755.
27) Daff. a. a. O. §. 1756 — 1759.
28) Preuß. Landr. a. a. O. §. 1760. 1761.
29) §. 1762. 1763. eod.
30) Preuß. Landr. l. c. §. 1764. 1765

ist die Verordnung, daß jeder Schiffer, sowohl beym Ein- als Auslaufen einen Lootsen einnehmen muß [1]). Seit 1640 wurde den Lootsen, die bisher ihre eignen Fahrzeuge hatten, eine Galliot auf Kosten der Admiralität gehalten, die 1655 auf zwey und später auf drey vermehrt worden sind. Die erste ausführliche Pilotage-Ordnung ist von 1668. Diese ist 1719 revidirt. Unterm 18. Februar 1750 endlich ist die neueste Pilotage-Ordnung publicirt, die mit den späteren ergänzenden Verordnungen das noch jetzt geltende Recht bildet.

Danach wird keiner als Lootse angestellt, der unter 25 oder über 55 Jahre alt ist. Er muß mindestens 4 Jahre das Revier befahren haben [2]), und wird vor seiner Anstellung examinirt [3]). Wer tüchtig befunden wird, erhält zum Zeichen seiner Anstellung das Lootszeichen, durch dessen Vorzeigung er sich den Schiffern legitimiren muß [4]). Andere als diese und die autorisirten dänischen Lootsen darf kein Schiffer, der die Elbe hinunter geht, einnehmen [5]). Einlaufende Schiffer dagegen, deren Fahrzeug über 4 Fuß Wasser zieht, können, wenn sie auch einen andern an Bord haben, dennoch nicht von der Einnahme eines ihnen von der Lootsgalliote angebotenen Lootsen frey kommen [6]). Die Lootsgalliote ist verbunden, den Schiffen bis unweit Helgolands entgegen zu gehen [7]) und sie bis Freiburg oder Glückstadt, wenn aber der Wind westlich ist, bis Wittenbergen oder Neu-Mühlen aufzubringen, letzteres jedoch gegen eine Vergütung von einem Thaler per Tag und eine Erhöhung des Lootsgeldes [8]). Hier erhalten sie einen Oberlootsen. Der Lootse hat sich, sobald er an Bord kommt, zu erkundigen, wie tief das Schiff gehe, und der Schiffer ist verpflichtet, ihm dieß aufrichtig anzugeben [9]). Kein Lootse soll sich, weder an Bord der Schiffe noch vorher, berauschen; würde er durch sein Versehen ein Schiff zu Grunde segeln, so wird er seines Dienstes entsetzt und auch sonst nach aller Strenge bestraft [10]). Das Lootsgeld wird nach dem Schragen bezahlt, und ist nach der Tiefe des Schiffes bestimmt. Doch darf kein Lootse dieses Geld selbst einfordern, sondern er hat sich von dem Schiffer einen Schein geben zu lassen, welcher, wo er an Bord gekommen, wie weit er mitgegangen sey, wie tief das Schiff gehe, und die Zeit der Ent-

---

1) Mandat vom 28. Oct. 1639.
2) Neu revid. Plotage-Ordn. 1750. Art. 2.
3) Notification 18. Nov. 1763. Pilotage-Ordn. Art. 1.
4) Pilotage-Ordn. Art. 1. 4. 5. Instruction f. d. Ober-Elb-Lootsen 6. Febr. 1764. No. 2.
5) Conclusum senatus 18. Juli 1764. Notification 10. Dec. 1766.
6) Pilotage-Ordn. Art. 17. 18. arg. Art. 29.
7) Art. 17. eod.
8) Art, 7. eod.
9) Pilotage-Ordn. Art. 23. Mandat 17. Januar 1748. 6. Juli 1763. Befehl an den Lootsinspector von letzterem Dato.
10) Pilotage-Ordn. Art. 22.

lassung besagt. Diesen Schein stellt er dem Lootsinspector zu. Das Lootsgeld wurde früher an den Schreiber der Admiralität ausbezahlt, jetzt geschieht es in dem Zollcomptoir und wird es zweimal im Jahre unter die Lootsen und deren Officiere vertheilt [11]). Das Lootsgeld ist auch in Hamburg Havarie Ordinaire [12]). Doch kann dies nur von dem gewöhnlichen Lootsgelde verstanden werden, und zwar nur für einen Lootsen, da der Schiffer nur zur Einnahme eines solchen verpflichtet ist [13]). Nimmt er freiwillig mehrere, so ist das zu seiner Last, eben so, wie jetzt, wenn er in stürmischem Wetter mehrere einnehmen muß [14]), oder den in der Fremde ein Schiffer, der vorher nie auf der Elbe war, und daher das Fahrwasser nicht kennt, annimmt [15]).

Die Frage, ob der Schiffer für Versehen des Lootsen aufkomme, ist auch im Hamburger Recht unentschieden geblieben, also nach allgemeinen Grundsätzen (§. 407.) zu beantworten.

Hinsichtlich der Passagiere schweigt auch das Hamburger Recht. Man wende daher das oben gesagte an. Die Verordnungen, durch welche es untersagt wurde, Schiffe ausschließlich zum Ueberführen von Passagieren nach anderen Welttheilen zu vermiethen [16]), fallen in die Zeit, da jeder glaubte, in America ein ausserordentliches Glück machen zu können. Menschen ohne alle Mittel schifften sich ein, um aufs Gerathewohl ihr Fortkommen zu suchen, und wurden, eben weil sie nicht im Stande waren, eine Passage zu bezahlen, von dem Schiffer förmlich in ihrem Bestimmungsorte für die Passage verkauft, d. h. irgend ein dortiger Einwohner befriedigte den Schiffer, und der Passagier mußte gegen Kleidung und Kost das bezahlte abarbeiten. Gegen diese Ueberschiffungen, zu denen die Leute nicht selten durch glänzende Vorspiegelungen verleitet wurden, waren die erwähnten Verordnungen gerichtet. Man kann daher dieselben nur als temporaire, durch das Bedürfniß der Zeit geforderte Verfügungen ansehen, und ihnen keine eigentlich gesetzliche Kraft mehr beylegen. Aeltere Verordnungen untersagen das Werben für überseeische Colonien überhaupt [17]).

---

11) Pilotage-Ordn. Art. 18. Die Verordnung, daß das Lootsgeld nicht directe an die Lootsen bezahlt werden soll, gilt auch für die sogenannten Hauerlootsen, d. h. diejenigen, die bestimmt sind, auszuhelfen, wenn die Zahl der ordnungsmäßig angestellten Lootsen nicht reicht. Vergl. Admiralitätsbefehl v. 1. May 1801.

12) Hamb. Assecuranzordn. 1731. Tit. XXI. Art. 3.

13) Pilotageordn. Art. 24.

14) Rath- und Bürgerschl. vom

15) Assecuranzordn. Tit. XXI. Art. 5.

16) Mandat 22. Nov. 1802. 10. Oct. 1804.

17) Mandat 8. Nov. 1732. 13. Febr. 1761. 7. May 1792.

Gedruckt bei Conrad Müller Wwe.

Bayerische Staatsbibliothek München

BSB Bayerische StaatsBibliothek
MDZ Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Pöhls, Meno,

Darstellung des gemeinen Deutschen und des Hamburgischen Handelsrechts für Juristen und Kaufleute

Bd.: 3,1. Seerecht ; 1

Hamburg 1831

Merc. 185 m-3,1
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10291544-5